# LA VIE AU GRAND AIR

**ABONNEMENTS**

PARIS.... Un an 14 fr. | ÉDITION DE LUXE
DÉPARTEMts — 15 fr. | FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER . — 20 fr. | ETRANGER. — 40 fr.

22 Septembre 1901. — N° 158

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

**PUBLICITÉ**

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

(Phot. Delton).

## A LONGCHAMP

Le Souvenir, *poulain gris, 2 ans, par Le Sancy et Sylphine, au duc de Grammont, gagnant du prix de Sablonville (monté par Dodd). Ce très beau poulain, en qui on peut voir un gagnant probable du Grand-Prix, a été acheté yearling la coquette somme de 85 000 fr. par le duc de Grammont, et semble, quant à présent, justifier la confiance qu'a eue son propriétaire dans sa brillante origine*

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

*Devant les multiples demandes de renseignements qui chaque jour nous parviennent, nous avons résolu de mettre à la disposition de nos lecteurs la puissante organisation de notre journal, en créant un* Service d'achats *aussi complet que possible, appelé à rendre d'utiles services à nos abonnés de province et de l'étranger.*

*En conséquence, à partir du 1er octobre prochain, nos lecteurs pourront nous adresser leurs demandes.*

*Qu'il s'agisse d'une voiturette, d'un yacht de plaisance, d'armes de précision, d'articles de chasse ou de pêche, appareils photographiques, livres, jeux, etc.; nous utiliserons pour ceux de nos lecteurs qui nous en exprimeront le désir, les grandes relations dont nous disposons, afin de leur obtenir les conditions les plus avantageuses dans les principales maisons de Paris et dans les fabriques.*

*Nous les prions d'être aussi précis que possible, afin d'éviter des retards préjudiciables; il leur suffira de nous indiquer la somme qu'ils désirent employer et nous nous empresserons de leur donner des renseignements et des conseils qui leur permettront d'obtenir des objets de premier choix au meilleur marché possible. Nous ne nous chargeons d'expédier que les commandes dont le montant dépassera cinquante francs.*

N.-B. — *Joindre* deux timbres *de 0 fr. 15 à chaque demande de renseignements.*

☘

Nous commençons aujourd'hui — ou plutôt nous reprenons — une série d'articles sur les numéros sportifs ou autres, qui peuvent intéresser les lecteurs de la *Vie au grand air* et que présentent au public parisien les directeurs de cirques et de music-halls.

Nous avons chargé de cette rubrique notre collaborateur, M. Paul Mégnin, qui, aidé des photographes de la V. A. G. A., sera toujours — en vrai chasseur — à l'affût de l'actualité intéressante.

Depuis quelques années le sport paraît sur les scènes des music-halls et sur les pistes des cirques; ce sont surtout ces numéros qui feront l'objet d'articles documentés, mais à côté, certains artistes méritent, et par le succès qu'ils obtiennent et par l'originalité de leurs exercices, une place spéciale dans la V. A. G. A., nous ne les oublierons pas.

☘

**C'est par suite d'une erreur typographique que dans notre double page sur le meeting de Deauville, la première des voiturettes n'a pas été indiquée comme étant munie de pneumatiques Dunlop.**

☘

Nos lecteurs ont certainement remarqué l'article que nous avons publié sous la signature du comte J. Clary, sur le *Fusil de chasse*: une partie de cet article est extraite du très beau volume *La Chasse Moderne,* publié par la librairie Larousse.

Notre service de librairie se charge d'expédier franco ce volume à toute personne qui en fera la demande, accompagnée du montant en mandat ou timbres-postes.

☘

*Sous ce titre :* L'Année sportive illustrée, *nous tenons à la disposition de nos lecteurs la collection brochée, année par année, de la* Vie au Grand Air. *Ce sont de superbes volumes qui forment un cadeau des plus attrayants pour un jeune homme ou un sportsman. Dans quelques années, ils atteindront une grosse valeur. L'année 1898 ne comprend que 18 numéros; mais, vu leur extrême rareté et le petit nombre de collections qui sont en notre possession, nous la vendons 50 francs. L'année 1899 comprend 50 numéros, l'année 1900 en contient 52. Elles sont vendues 15 francs chacune.*

*Ajouter 0 fr. 85 pour l'envoi par colis postal à domicile.*

*Les mêmes collections, reliées, sont vendues 3 francs en plus.*

Les Éditeurs.

# UNE HISTOIRE DE RÉSERVOIRS

## Pour faire 200 kilomètres.

*Chaque fois qu'en automobile nous brûlons un litre d'essence, nous consommons 9 mètres cubes 600 d'air. Partant de cette observation d'ordre chimique, notre collaborateur Georges Prade nous démontre avec sa verve habituelle que s'il nous fallait emporter avec nous la quantité d'air nécessaire à une promenade de 200 kilomètres, le réservoir où serait contenu cet air, devrait avoir pour une bicyclette à pétrole, le volume de l'obélisque de Louqsor (23 mètres). On verra, d'après cet exemple et les amusants calculs auxquels s'est livré Georges Prade, quel prodigieux réservoir d'air aurait dû emporter Fournier sur sa 24-chevaux, lorsqu'il a couru Paris-Berlin !*

○ ○ ○

Nous revenions, ces jours derniers avec un ami, de faire une promenade en automobile aux environs de Paris.

A la barrière, le douanier s'approcha et posa la question classique : « Combien de litres ? »

— Trois cent mille, répliqua l'autre.

— Hein ? fit l'homme en uniforme, croyant à une plaisanterie ou à un cas de folie subite, très excusable d'ailleurs par les fortes chaleurs.

— Oui, trois cent mille, dit mon ami.

— Ah ! ça ! vous êtes fou, répliqua le douanier, car entre une plaisanterie et un cas de folie subite, cet homme mal embouché n'avait pas hésité.

Mais mon ami qui est le sang-froid fait homme, ne broncha pas. Il est raide comme un théoricien, juste comme un calcul astronomique, et précis comme une proposition géométrique.

Il se contenta de hausser les épaules à son tour, ce qui vaut mieux, entre nous, que de hausser le prix de l'essence, et il répondit :

« Ah ! vous parlez d'essence, je croyais que vous parliez d'air. »

— Est-ce que j'ai l'air de parler d'air, dit le douanier. Combien d'essence ? Et plus vite que çà.

— Trente-six litres, dit mon ami.

Il fit voir un bon de sortie, et passa, non sans que le douanier ne grommelât : Quelle couche ! Trois cent mille litres ! Trois cents mètres cubes, un cube d'un mètre carré, plus large que le fond de sa voiture, et aussi haut que la tour Eiffel, où aurait-il mis cela ?

Le fait est que, sur le moment, je crus moi-même que mon excellent ami avait eu un coup de soleil. Nous avions justement, une heure auparavant éclaté un pneumatique, et nous en avions eu pour trois quarts d'heure à le démonter et à le remonter, par un pleinsoleil à faire suer un lézard, opération sudorifique qui nécessite, comme vous le savez peut-être, un fort grand nombre de calories.

Et je repris à mon tour :

— Au fait, cet homme est grossier, mais il a raison. Qu'est-ce que tu nous chantes, avec tes trois cents mètres cubes.

— Attends que nous soyons arrivés, me dit mon ami. Il est excessivement malsain de raisonner et de discuter dans Paris, au milieu des fiacres, des vieilles femmes et des tramways.

Nous arrivâmes peu après.

On s'installa, et mon ami me dit :

— Tu sais comment marche un moteur ?

— Cette idée !

— Dis toujours ?

— Eh bien, il marche parce que tous les quatre tours il se produit une explosion.

— Et comment ?

— Ah ! çà, c'est un cours que tu me demandes. L'essence arrive du réservoir, va au carburateur, s'y divise en rosée et en vapeur sur le champignon, est aspirée par le piston qui fait le vide, comprimée quand il revient, et allumée à ce moment par l'étincelle ou le tube incandescent.

— Si ton moteur était dans l'eau, marcherait-il ?

— Non.

— Pourquoi ?

— Parce qu'il n'y aurait pas d'air autour et que l'explosion ne se ferait pas.

— En d'autres termes, il faut à l'essence de l'oxygène pour s'allumer, comme à tous les corps d'ailleurs. Cet oxygène, il l'emprunte à l'air comme dans les lampes, l'essence ou le pétrole, comme dans la chaudière le charbon. As-tu idée de ce qu'elle emprunte ainsi à l'air ?

— Aucunement !

— Eh bien, cette bonne chimie va nous l'apprendre, suis un peu mon calcul.

La composition centésimale de l'essence est :

| | |
|---|---|
| Hydrogène (H) | 17 |
| Carbone (C) | 82 |
| Oxygène (O) | 1 |
| | 100 |

Un kilogramme d'essence contient donc :

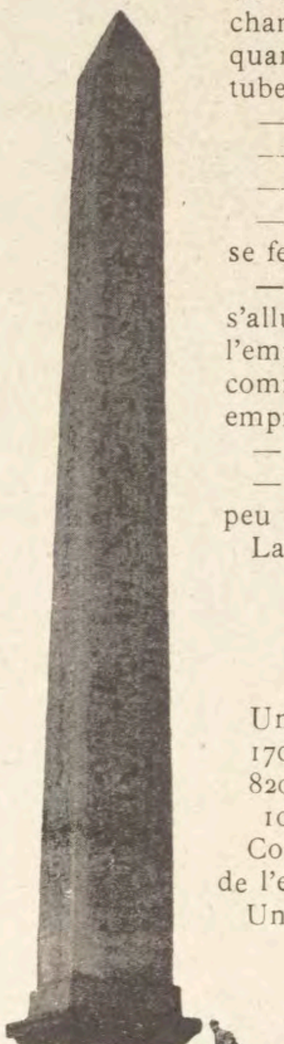
170 grammes d'hydrogène,
820 grammes de carbone,
10 grammes d'oxygène.

Comptons maintenant en litres, en prenant la densité moyenne de l'essence, soit 700 grammes.

Un litre d'essence contient :

170 × 0,7 = 119 grammes d'hydrogène.
820 × 0,7 = 574 grammes de carbone.
10 × 0,7 = 7 grammes d'oxygène.

Les produits de la combustion de l'essence avec l'air sont de l'eau ($H^2O$) et de l'acide carbonique ($CO^2$), sans compter naturellement l'huile qui remonte toujours



Rivierre emporterait, pour faire 200 kil. en bicyclette à pétrole, un réservoir d'air qui aurait le cube de l'Obélisque de Louqsor.

Osmont, sur son tricycle de 6 chevaux, emporterait près de 2 fois cet obélisque

un peu dans la chambre d'explosion, et qui ne sert à rien en l'affaire.

Les poids atomiques de ce corps sont :

Hydrogène (H.) 1.

Carbone (C.) 12

Oxygène (O.) 16.

Donc, pour l'eau, 1 gramme d'hydrogène exige 8 grammes d'oxygène, car 2 grammes exigent 16 grammes.

Nous en avons 119. Donc, pour brûler l'hydrogène d'un litre d'essence, il nous faudra :

$$119 \times 8 = 952 \text{ grammes d'oxygène.}$$

L'acide carbonique étant $CO^2$ pour 12 grammes de carbone, il faut 32 grammes d'oxygène. Nous en avons 574. Il en faut donc :

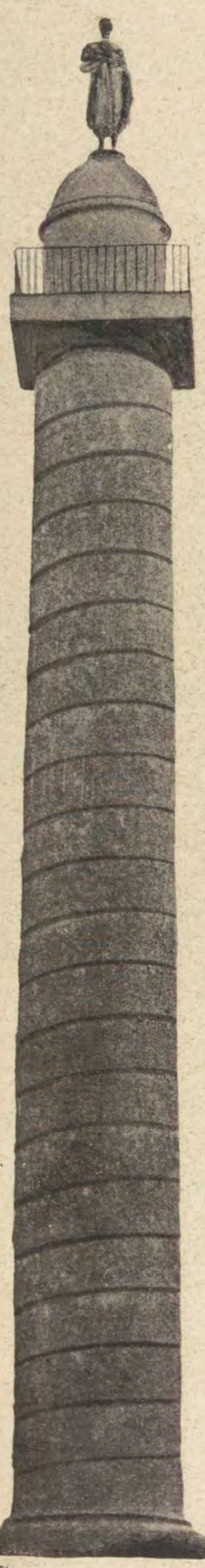
$$\frac{574 \times 32}{12} = 1530 \text{ grammes.}$$

Un litre d'essence exige donc pour brûler :

| | |
|---|---|
| 1° L'hydrogène..... | 952 gr. d'oxygène. |
| 2° Le carbone..... ..... | 1.530 gr. d'oxygène. |
| Soit..... | 2.482 gr. d'oxygène. |

Arrondissons et négligeons les 7 grammes d'oxygène déjà contenus dans le litre d'essence.

Un litre d'essence exige donc 2 kil. 48 d'oxygène.



Teste, sur sa voiture légère, emporterait la colonne Vendôme.

Or l'air est composé en poids d'un cinquième d'oxygène.

Il faut donc pour un litre d'essence :

$$2{,}48 \times 5 = 12 \textit{ kil. } 400 \textit{ d'air.}$$

— Diable, m'écriai-je, voilà qui est diantrement lourd ! 12 kil. 400 d'air pour 700 malheureux grammes d'essence !

— Et c'est encore plus volumineux que lourd, répartit mon ami.

Sais-tu combien pèse un litre d'air ?

— 1 gramme 293.

— Donc 12 kil. 400 font 9 612 litres, soit 9 mètres cubes 600.

Chaque fois que nous brûlons un malheureux litre d'essence, nous consommons 9 mètres cubes 600 d'air, soit la dimension d'une chambre à coucher ordinaire. C'est ce qui explique d'ailleurs que quand la cuisinière casse son litre d'essence et y met le feu, elle se rôtit généralement un peu le bout du nez.

Maintenant, tu sais ce que consomme d'essence un moteur ?

— Oui, en moyenne un demi-litre par cheval et par heure.

— Cela ferait donc 11 mètres cubes 800 par cheval et par heure, ce qui abrutissait le douanier de tout à l'heure, homme plus habitué à sonder les colis suspects, que les problèmes de chimie, et même de chimie amusante.

Amusons-nous à faire quelques calculs.

Et supposons que nous voulions emporter assez d'air pour faire une simple petite promenade de 200 kilomètres, de Paris au bord de la mer. Le calcul est intéressant, car si quelque jour quelque Gauthier de Clagny dénonce aux campagnes le péril qu'il peut y avoir à nous laisser consommer tout l'oxygène des champs, gare à nous, il nous faudra emporter des vivres de réserve.

Et dans quels réservoirs !

Promenons nous d'abord sur l'engin le moins coûteux, une simple bicyclette à pétrole.

Son moteur d'un cheval 1/2 mettra six heures pour faire le trajet. Elle consommera donc $\frac{1.5 \times 6}{2} = 4$ litres 500 d'essence, soit 9 m. c. $600 \times 4.5 = 43$ m. c. 200 d'air. C'est la valeur de cinq ou six chambres à coucher de très grandes dimensions. Si le réservoir était réduit à sa base ordinaire, soit $0{,}60 \times 0{,}40$ ce qui est énorme déjà, il aurait 179 mètres de haut, soit l'obélisque de Washington.

A propos d'obélisque, sais-tu combien cube celui de Louqsor qui est sur la place de la Concorde ? Il a 23 mètres de haut sur 1 m. 70 de côté, ce qui lui donne 48 m. c. 47, juste ce qu'il nous faut.

Te vois-tu partant à Trouville, avec l'obélisque sur ton guidon, et passant ainsi sous le chemin de fer de Rueil ?

Préfères-tu un motocycle ? Avec un moteur de 2 chevaux 1/4, tu dépenseras en six heures encore $\frac{2.25 \times 6}{2} = 6$ litres 75 d'essence, soit $6.75 \times 9{,}6 =$ 64 m. c. 800, 64 800 litres. Cela présuppose un réservoir de 0,60 et 0,40 à la base, et de 270 mètres de haut, la troisième plate-forme de la tour Eiffel, ou à ton choix, l'obélisque de Paris, sur ton guidon et la pyramide de Brunoy sur ta selle, ce qui serait un heureux équilibre.

Un motocycle de 6 chevaux ne mettrait que quatre heures, mais il dépenserait $\frac{6 \times 4}{2} =$ 12 litres d'essence, soit 115 m. c. 800 d'air. Le réservoir s'élèverait à 479 mètres de haut. L'obélisque de Washington sur la tour Eiffel, ou bien encore la hauteur des collines du Perche ou de celles dont sort la Seine.

Le mont Tasselot d'où l'on fait naître celle-ci a juste 598 mètres de hauteur, et serait inférieur de deux mètres à la hauteur du réservoir qu'aurait un motocycle de 10 chevaux, qui ferait le parcours en trois heures, et consommerait 15 litres d'essence, soit 144 000 litres d'air. Il lui faudrait 600 mètres, deux tours Eiffel.

Une voiturette de 6 chevaux serait plus modeste. En faisant la promenade en six heures, elle consommerait 18 litres d'essence, soit 172 mètres cubes d'air.

Mais nous pourrions élargir son réservoir, lui donner 0,60 sur 0,50, et il n'aurait plus que 570 mètres de haut.

Une voiture légère de 10 chevaux mettant cinq heures, cela lui ferait 25 litres d'essence, 240 mètres cubes d'air, et le réservoir monte à 800 mètes de hauteur, la hauteur moyenne des Vosges et du Plateau central.

Une grosse voiture qui se respecte a maintenant un moteur de 16 chevaux qui lui permet de faire ses 200 kilomètres en quatre heures, soit 32 litres d'essence et 307 mètres cubes d'air. Le réservoir grimpe encore, et sur les dimensions de $60 \times 60$, il atteint 853 mètres de hauteur. Il y a d'ailleurs, pour un propriétaire possédant la voiture légère et la voiture ci-dessus, une occasion unique d'utiliser un monument de Paris. La colonne Vendôme a 44 mètres de haut et 4 mètres de diamètre. Elle cube donc 528 mètres cubes environ, et il en faut précisément 547 aux deux véhicules. On pourrait s'arranger, et avec deux tubes utiliser enfin pratiquement ce bronze sans emploi automobile jusqu'ici.

Le voilà bien le bronze utile à offrir aux gagnants d'une course d'automobile.

La colonne de Juillet, dont justement le dernier survivant des Trois Glorieuses vient de disparaître, a aussi son emploi. Elle a 51 mètres de haut et cube 612 mètres. La voiture de Fournier peut aller en 2 h. 1/2 là-bas, et ne consomme, par conséquent, que 75 litres d'essence, soit 724 mètres cubes d'air En pressant un peu, on s'arrangerait, sinon le réservoir atteindrait 1 500 mètres, ce qui est grave.

Il n'est pas enfin jusqu'aux Pyramides d'Egypte, qu'on peut mettre à contribution. La grande Pyramide a la bagatelle de 144 mètres de haut, ou plutôt elle les avait jadis. Sa base est un carré de 237 mètres, juste la 27 millionième partie du rayon de l'Équateur.

La grande Pyramide cubait donc, quand elle était intacte, la bagatelle de 2 252 112 mètres cubes, ce qui est tout de même un peu plus qu'un bock.

Cela fait encore de quoi brûler, à peine 230 mille litres, soit la bagatelle de 230 mètres cubes, et il y aurait à peine de quoi alimenter le moteur de Fournier, pendant 7300 heures, c'est-à-dire pendant trois cents jours.

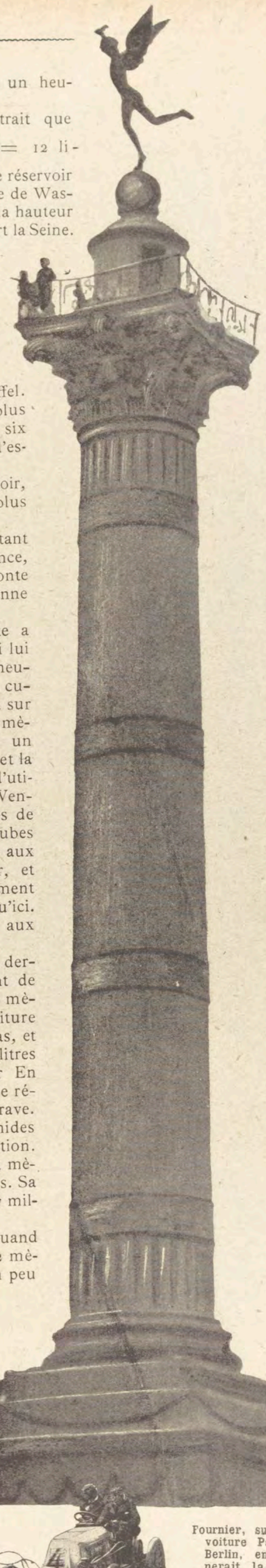
Pas même un an !

Et c'est pourtant le plus vaste monument du globe.

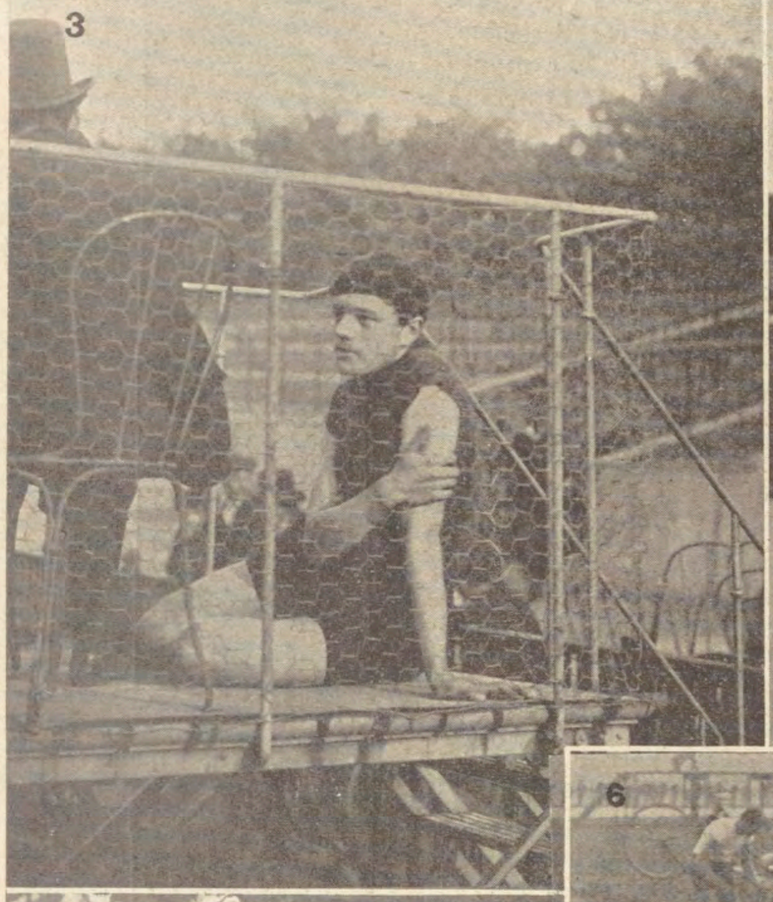
D'ailleurs ajouta mon ami, non sans philosophie, cela ne servait pas même à si peu de chose. Ce n'était qu'un tombeau pour abriter le corps d'un homme.

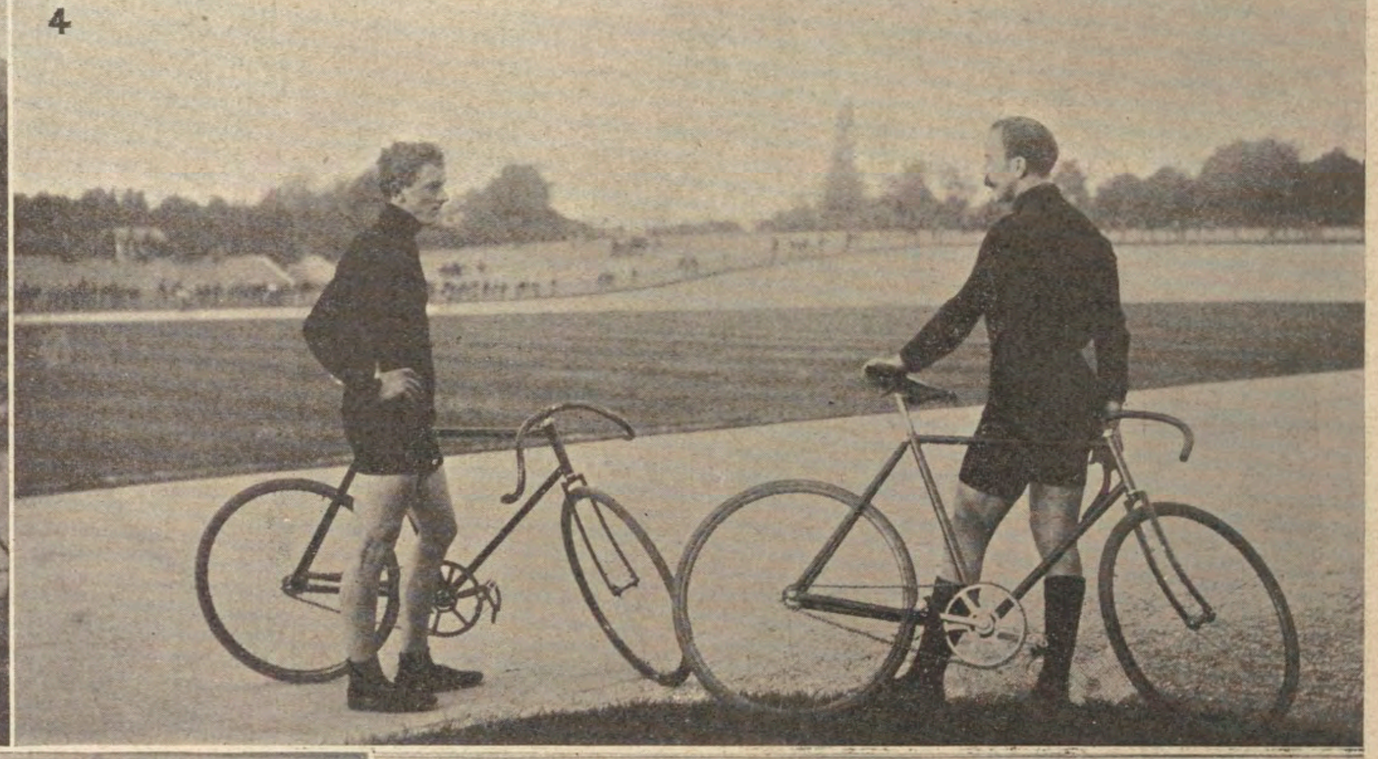
Et quand on y alla voir, on ne l'y trouva plus !

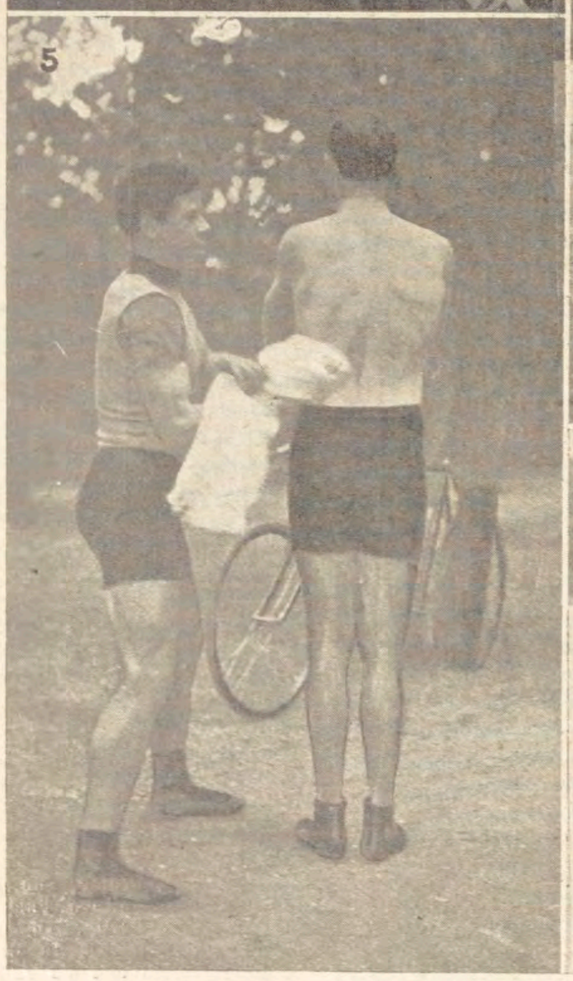
GEORGES PRADE.



Fournier, sur sa voiture Paris-Berlin, emmènerait la colonne de Juillet.



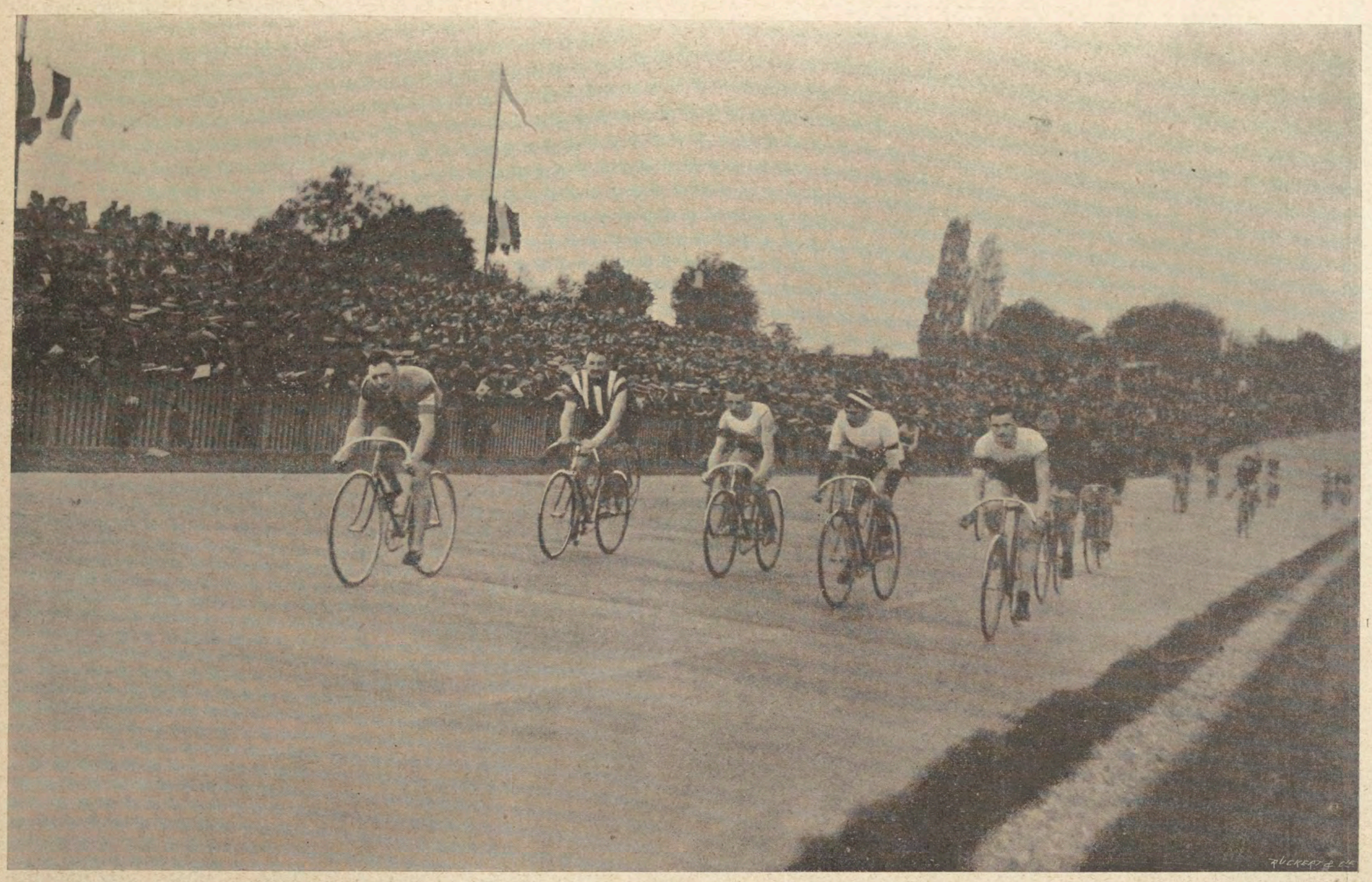


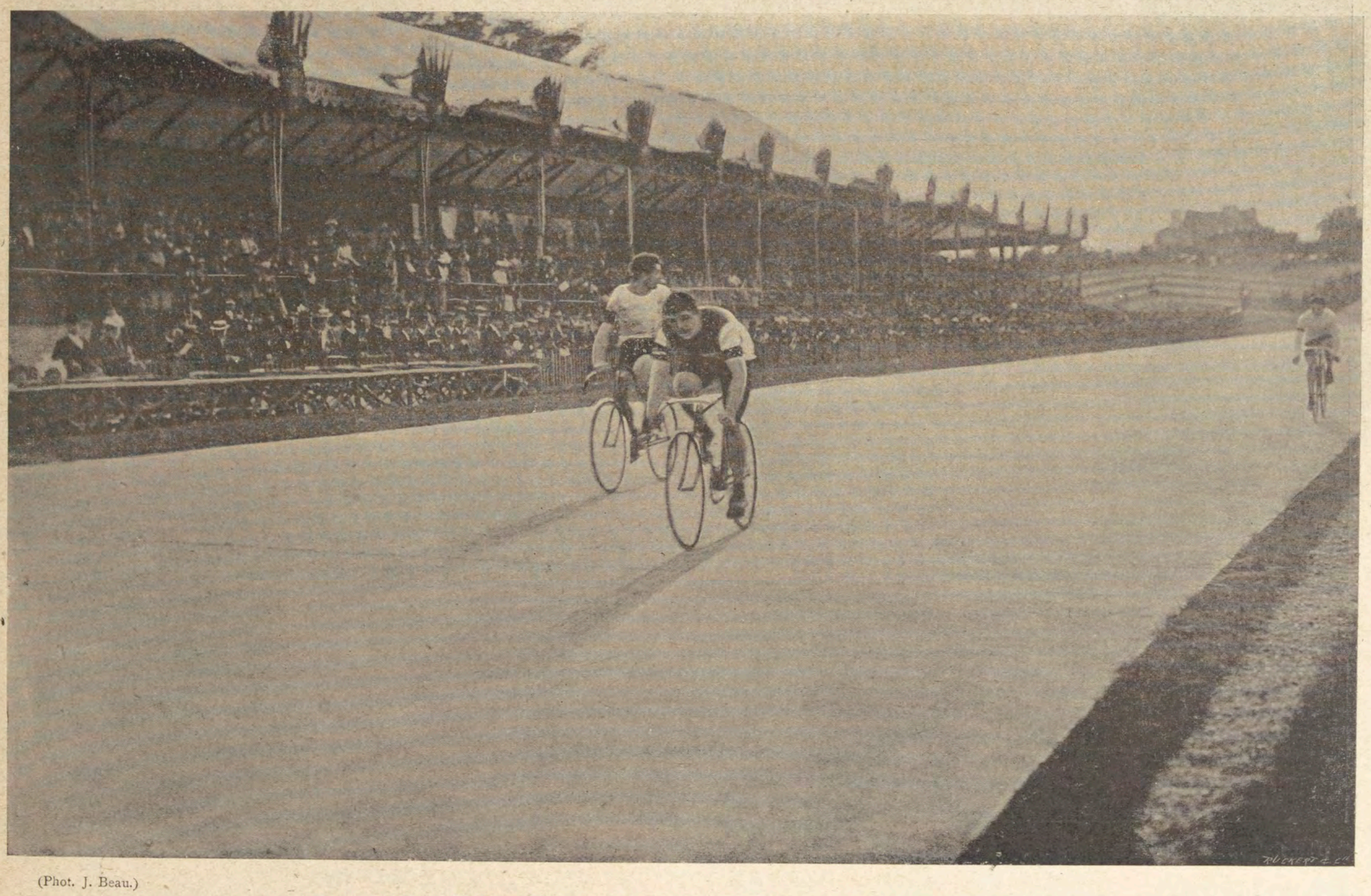


(Phot. Paul Doyé).

## UNE SÉANCE D'ENTRAINEMENT AVANT LE GRAND-PRIX

*1. Un départ pour un essai. — 2. La falaise. — 3. La cage aux lions. — 4. Rutt et Mayer, les comingmen allemands. — 5. Kaëser, masseur de Jue. 6. L'entrée de la piste. — 7. Le jeune champion amateur Briard. — 8. Bourotte est pris d'une douce hilarité à la pensée qu'on veut le faire courir en première série.*

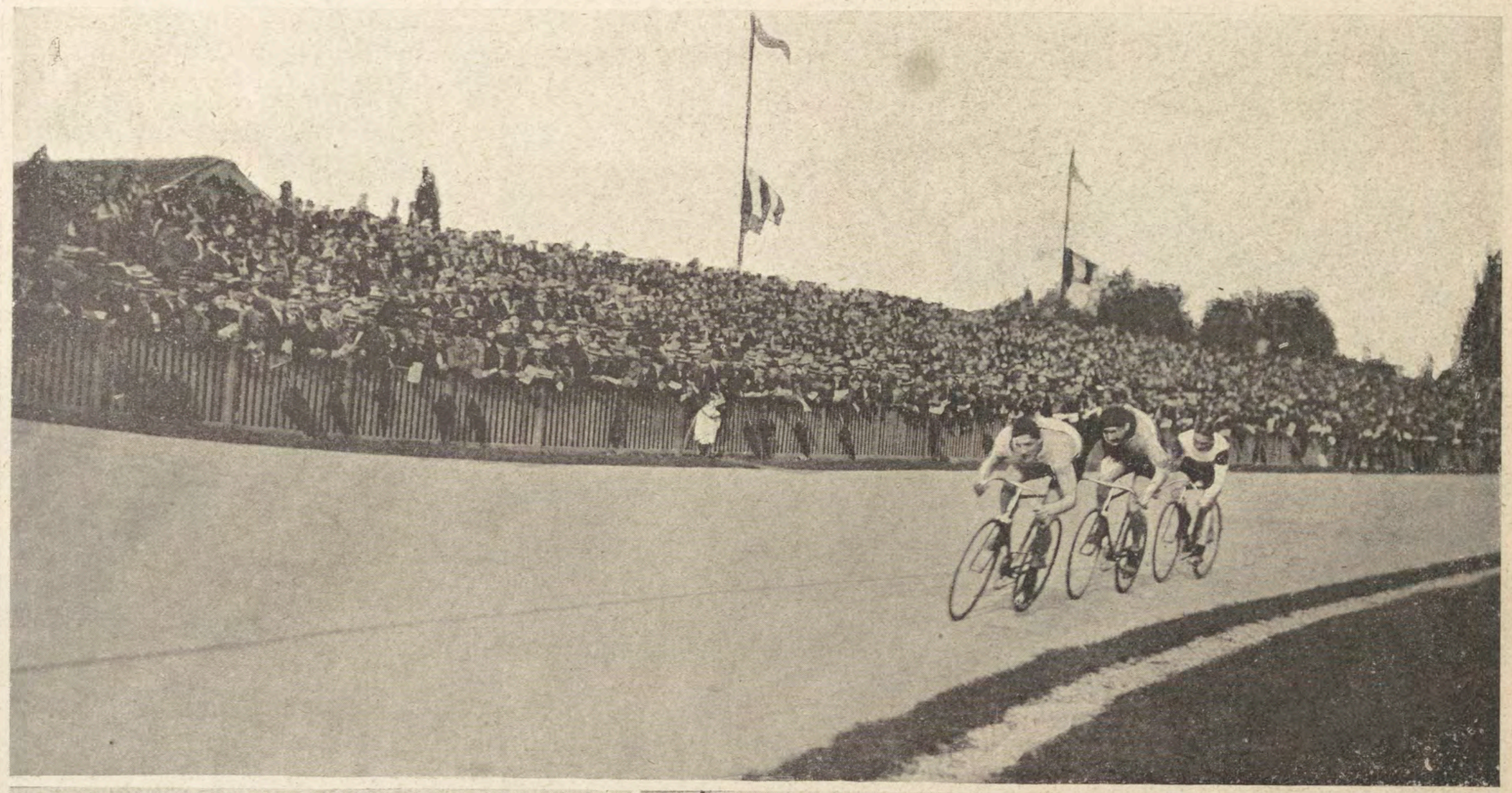


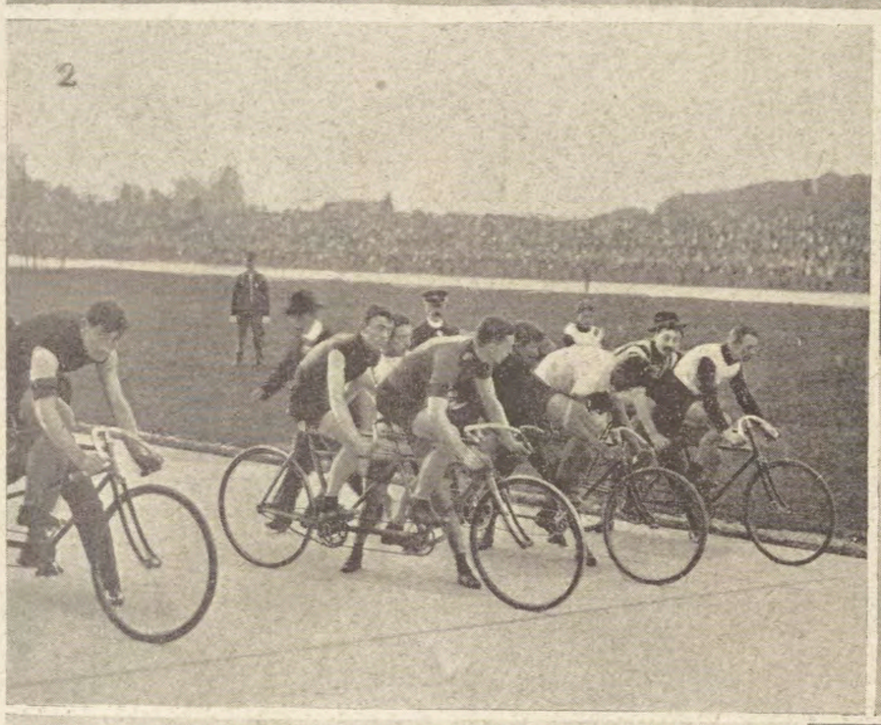


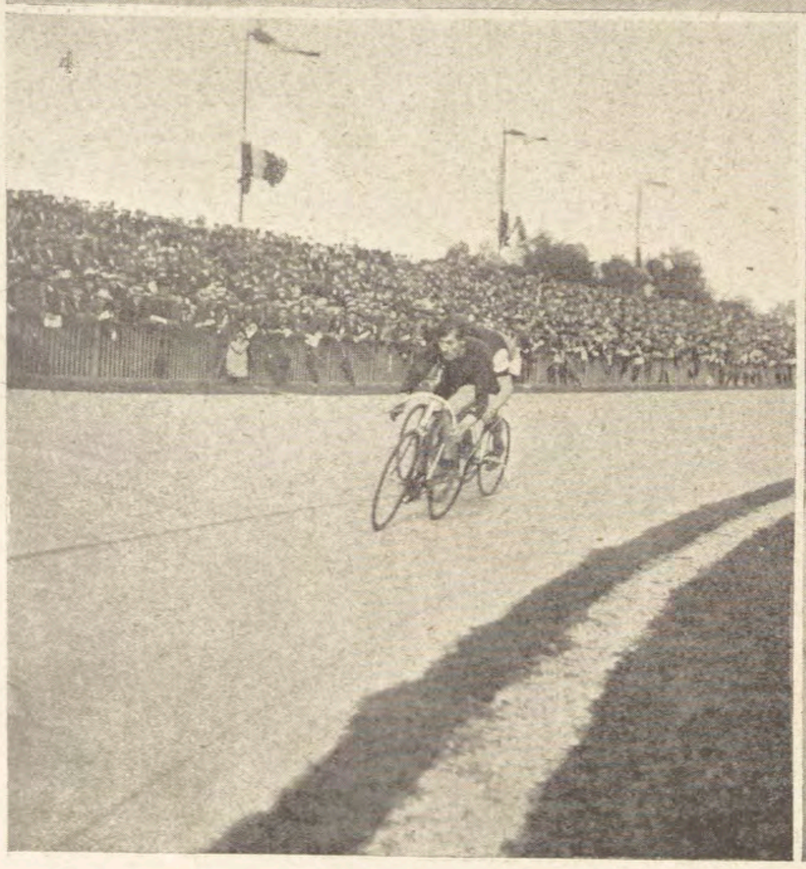
(Phot. J. Beau.)

**LA PREMIÈRE JOURNÉE DU GRAND-PRIX CYCLISTE**

*1. Le défilé des craks. — 2. Jacquelin gagne sa série.*







(Phot. J. Beau.) Ellegaar-Arend Van-den-Born-Ferrari Kaeser-Kudela.

## LA PREMIÈRE JOURNÉE DU GRAND-PRIX CYCLISTE

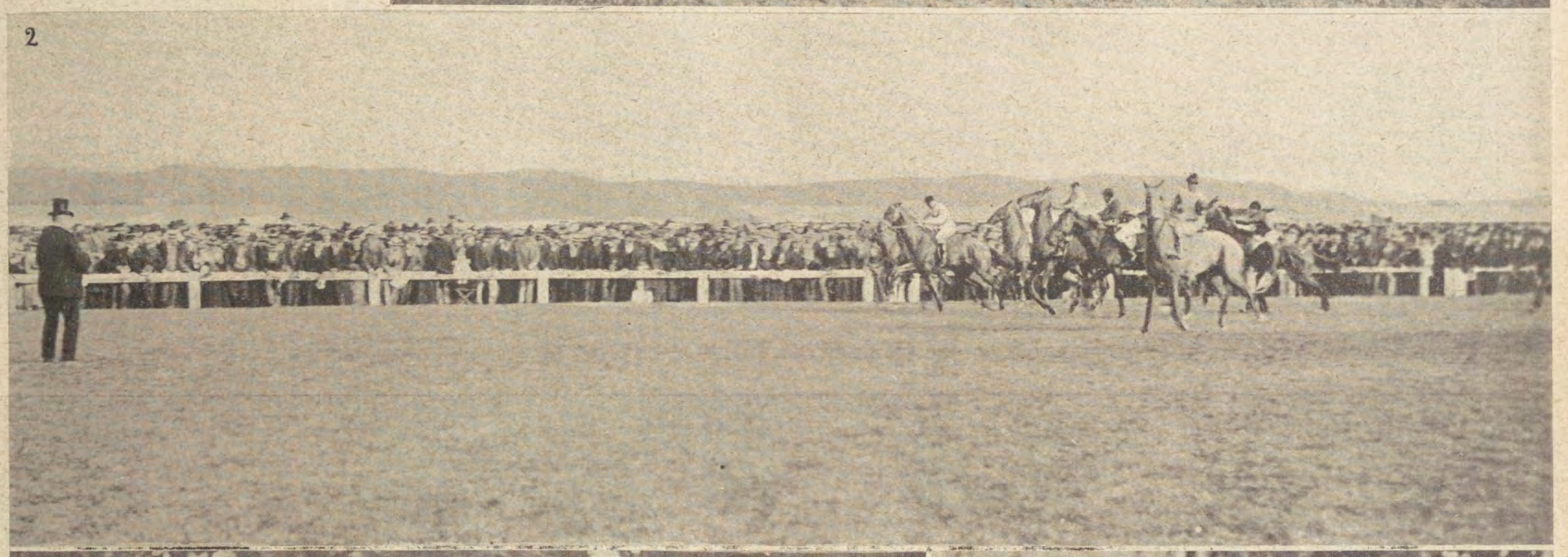
*1. Arend gagne sa série préparatoire. — 2. Prix de la Finance (2e série : Van den Born-Ferrari, 2. Bonnevie-Prévôt, 3. Dangla-Cornet. N. P. : Brecy-Gentel, Anzani-Poulain. T. : 2 m. 3 s. 1/5. 200 m. : 12 s. 3/5). — 3. Prix de la Finance (3e série : 1. Ellegaard-Arend, 2. Fossier-Bruni, 3. Eros-Green. N. P. : Millo frères, Deleu-Michiels. T. : 2 m. 8 s. 1/5. 200 m. : 11 3/5). — 4. La série de Jacquelin, Mayer mène et Jacquelin part derrière lui en faisant son effort. — 5. Le départ de la finale du prix de la Finance.*

# Le Prix Royal Oak et l'Omnium à Longchamp

La troisième réunion du meeting d'automne à Longchamp offre généralement un grand intérêt : son programme comporte en effet, outre le Prix Royal Oak couru sur la même distance que le Grand Prix et comportant une allocation de 50 000 et l'Omnium un handicap de 25 000 francs, deux courses classiques dont les résultats sont discutés très longtemps à l'avance par les sportsmen.

L'Omnium ménage toujours des surprises tandis que le Royal Oak est généralement gagné par un cheval très indiqué. C'est ainsi que depuis 1896 il a été successivement gagné par :

1896, Champaubert, par Little Duck, à M. A. Abeille (E. Watkins).
1897, Chambertin, par Le Sancy, à M. de Prade (E. Wackins).
1898, Le Roi Soleil, par Heaume, au baron de Rothschild (W. Pratt).
1899, Perth, par War Dance, à M. M. Caillault (T. Lane).
1900, Ivoire, par Opas, à M. J. de Bremond (Dodd).



**A LONGCHAMP. — LE PRIX ROYAL OAK**

*1.* Le Souvenir, *le poulain gris du duc de Grammont, au milieu des connaisseurs dans le Paddock. — 2. Le starter Figès donne le départ du Prix Royal Oak. — 3. Le Paddock. — 4. Jacobite, p. n. al., 3 ans, par Isinglass et Mistress Gilly, à M. J. de Brémond, gagnant du Prix Royal Oak (3 000 m., 50 000 fr. et 4 000 fr. à l'éleveur) monté par G. Stern. Jacobite qui venait de faire le déplacement de Doncaster pour courir le Saint-Léger où il n'a pu que figurer honorablement ne s'est nullement ressenti des fatigues de ce voyage et a battu Croix-du-Sud de trois longueurs très facilement après une course mouvementée par la chute de Pomme-d'Or, Jean-Bart II et Fitz-Monarque.*

(Phot. Delton.)

A LONGCHAMP. — L'OMNIUM. — LE DÉPART.

(Phot. Delton.)

**LE RETOUR DU VAINQUEUR DE L'OMNIUM.**

*L'Omnium (handicap, 25 000 fr.) est revenu à* Vieux Marcheur, *p. n. al., 3 ans, par Xaintrailles et La Goulue, à M. A. Fould, monté par W.-H. Lane, après une très belle course et battant de quatre longueurs Mistoufle et Spa III.*

# L'Aérostation en Mer

*Le projet de voyage de M. Henri de La Vaulx, au-dessus de la Méditerranée, en compagnie de MM. Castillon de Saint-Victor, Henri Hervé et de deux lieutenants de vaisseau, Tapissier et Genty, à bord d'un ballon sphérique en soie de Chine de 3 100 mètres cubes, retenu par des flotteurs à 15 mètres de la surface de l'eau et escorté de navires de guerre, remet en actualité les traversées aériennes de la mer auxquelles de nombreux aéronautes, français pour la plupart, ont glorieusement attachés leurs noms.*

○ ○ ○

En présence du Congrès international d'aéronautique de l'Exposition universelle, invité par l'Aéro-club, le 19 septembre 1900, dans les salons de l'Automobile club, je citais l'exemple d'Icare qui s'entraînait au-dessus de l'eau salée bien avant que le comte Zeppelin songeât à s'entraîner au-dessus de l'eau douce, et j'ajoutais:

C'est au héros mythologique que revient l'idée de l'atterrissage capitonné par un liquide, atterrissage qui se termina quand même par une catastrophe. *Icarus Icaris nomina fecit aquis.* Il y a là en germe, une méthode qui, renouvelée de l'antique par notre marine aidée de nos aéronautes, ouvrirait aux ballons dirigeables et aux machines volantes leur meilleur champ d'expériences, la Méditerranée, où M. Victor Tatin a déjà lancé son aéroplane.

Nos officiers du port de Lagoubran se livrent déjà, depuis plusieurs années, au gonflement de leurs ballons captifs en Méditerranée à bord de leurs navires. Il est donc naturel de les voir prendre part à des essais d'aérostation maritime.

Aussi bien, la navigation aérienne est sœur de la navigation simplement dite et c'est à la marine, avec le concours de l'État, qu'il appartient de prendre en mains les destinées de l'aéronautique.

Avec leurs connaissances spéciales, nos officiers de marine peuvent mettre à profit les ressources que présente l'extrême variété des vents sur cet admirable théâtre de recherches que leur offre la Méditerranée. Ils vont s'exercer pour le moment presque au contact des flots ; mais il faut espérer qu'ils ne s'en tiendront pas là et que, du ballon sphérique, passant au ballon allongé, ils iront chercher dans des couches plus élevées les courants aériens superposés dont les directions multiples peuvent être utilisées et corrigées au besoin par l'action d'un moteur lorsqu'elles ne mènent pas tout à fait au but désiré.

L'avenir de l'aéronautique est là.

S'enchaîner éternellement à une bouée aérienne, presque au contact des flots, ne mènerait à rien : mieux vaudrait revenir au bateau à voiles.

Mais si cette première expérience n'est qu'un point de départ et doit conduire prochainement à des essais de ballons libres, au-dessus des flots, comme il faut l'espérer, on ne peut que souhaiter d'en voir la fin, avec un heureux résultat, en attendant mieux.

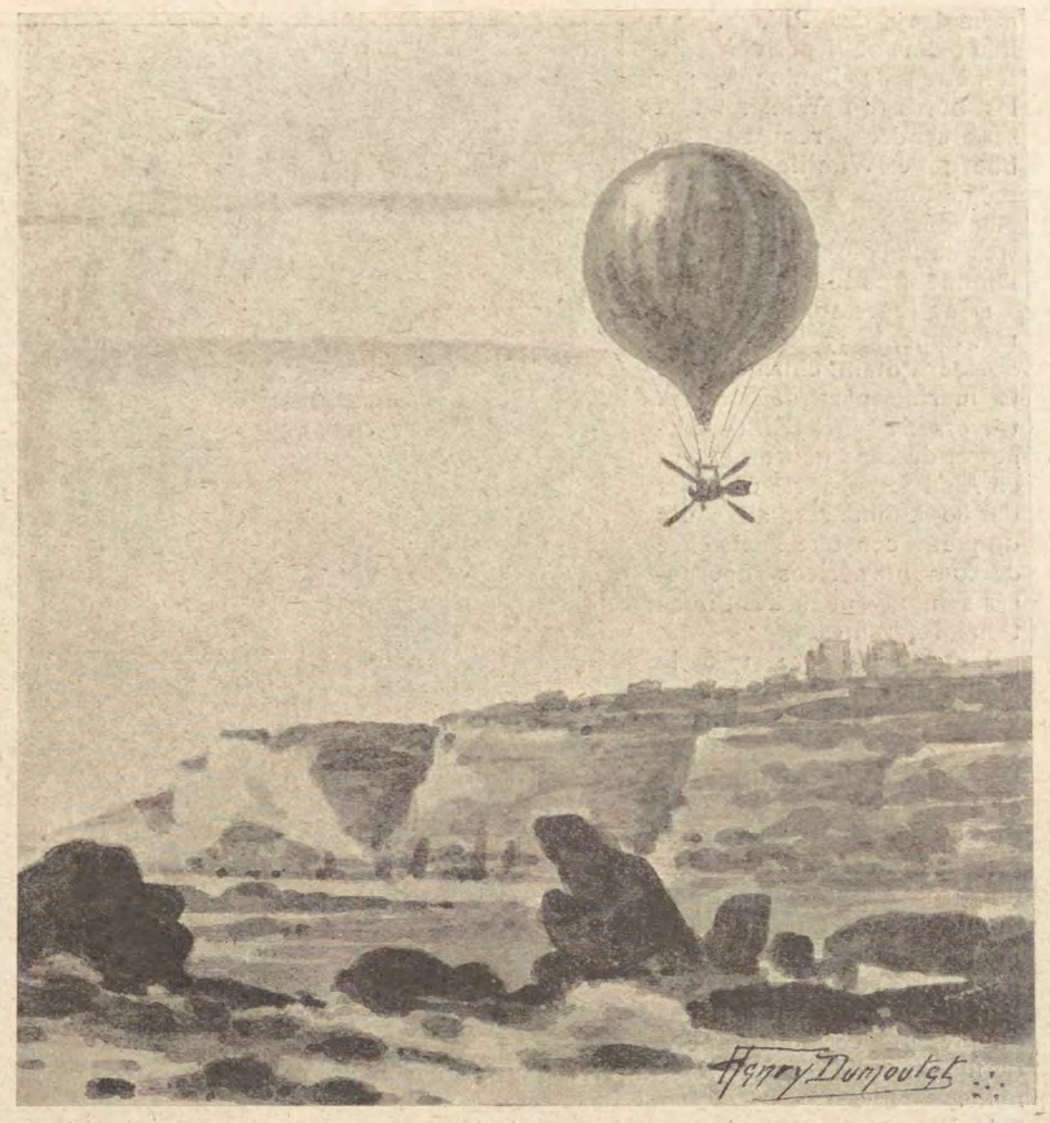
L'idée des traversées aériennes de la mer a été mise en application, avec un courage admirable, immédiatement après l'invention des ballons.

Dès le 7 janvier 1785, nous voyons l'aéronaute français Blanchard et le docteur anglais Jeffries s'élancer en ballon, du pied d'un vieux château dominant les rochers de Douvres, près de la pointe de South-Foreland.

Le ballon plane majestueusement au-dessus des flots. Mais, peu d'instants après le départ, l'hydrogène sort de l'enveloppe qui, dans les conditions rudimentaires de l'industrie aéronautique, manque absolument d'imperméabilité. Bientôt à bout de lest les voyageurs jettent à la mer d'abord les rames aériennes dont Blanchard, l'inventeur, vient de vérifier l'impuissance, puis leurs instruments, puis leurs ancres et jusqu'à leurs plus indispensables vêtements. Avec un dévouement héroïque, Jeffries s'offre à se précipiter lui-même pour sauver son compagnon. Non moins généreusement Blanchard le retient et, au ras des flots, pendant deux mortelles heures, ils parcourent 33 kilomètres.

Partis de Douvres à 1 heure de l'après-midi, ils n'atteignent qu'à 3 heures la côte française, avec le secours providentiel d'un rayon de soleil d'hiver qui, par les interstices des nuages, vient à point compenser la diminution de force ascensionnelle en dilatant ce que l'aérostat conserve encore d'hydrogène mélangé d'air.

A terre un vent violent remplace tout à coup la molle brise marine dont la paresse a failli être fatale aux téméraires voyageurs. Et voici qu'aux appréhensions



**Traversée du Pas-de-Calais en ballon par Blanchard et Jeffries, le 7 janvier 1785.**

du naufrage à grand peine évité succèdent les dangers du traînage à travers les roches. Mais il y a un Dieu pour les aéronautes. A ce moment un courant ascendant les enlève par dessus le cap Gris-Nez et les porte sur les arbres hospitaliers de la forêt de Guines. Nus et glacés, ils ouvrent la soupape, saisissent au passage les branches d'un chêne et tombent, morts seulement à moitié, à l'endroit où maintenant se dresse une colonne de marbre érigée en souvenir de la première ascension maritime.

Le 15 juin de la même année, le premier de tous les aéronautes, Pilâtre de Rozier et Pierre Romain, ancien procureur au bailliage de Rouen, sont à Boulogne-sur-Mer avec leur aéro-montgolfière, un ballon cylindrique chauffé par un feu de paille sous un sphéroïde gonflé d'hydrogène, attendant depuis le 1er janvier un vent favorable pour passer en Angleterre.

Le ministre de Calonne, un snob de l'époque, qui subventionne Pilâtre, est là, aussi, s'impatientant, s'irritant chaque jour un peu plus en songeant que le succès de Blanchard a devancé les expériences de son commandité. Comme il ne doit pas faire partie du voyage, ce brave de Calonne en compte pour rien les risques. Il sacre contre le vent qui, depuis six mois, s'obstine à souffler du mauvais côté et il s'en prend à Pilâtre :

— Nous n'avons pas dépensé cent mille francs pour vous faire voyager sur la côte. Il faut utiliser la machine et passer le détroit.

Le malheureux Pilâtre a épuisé tout son crédit. Maintenant l'argent lui manque même pour les plus urgentes réparations de sa machine vingt fois remise en état et toujours crevée en maint endroit. Il sent qu'il lui faut partir pour sauver sa renommée d'aéronaute sans peur, quand il devrait lui en coûter la vie.

A 7 heures du matin, en présence d'une foule bête qui crie et l'injurie en l'applaudissant, il part sans consulter le ciel, en compagnie de Romain.

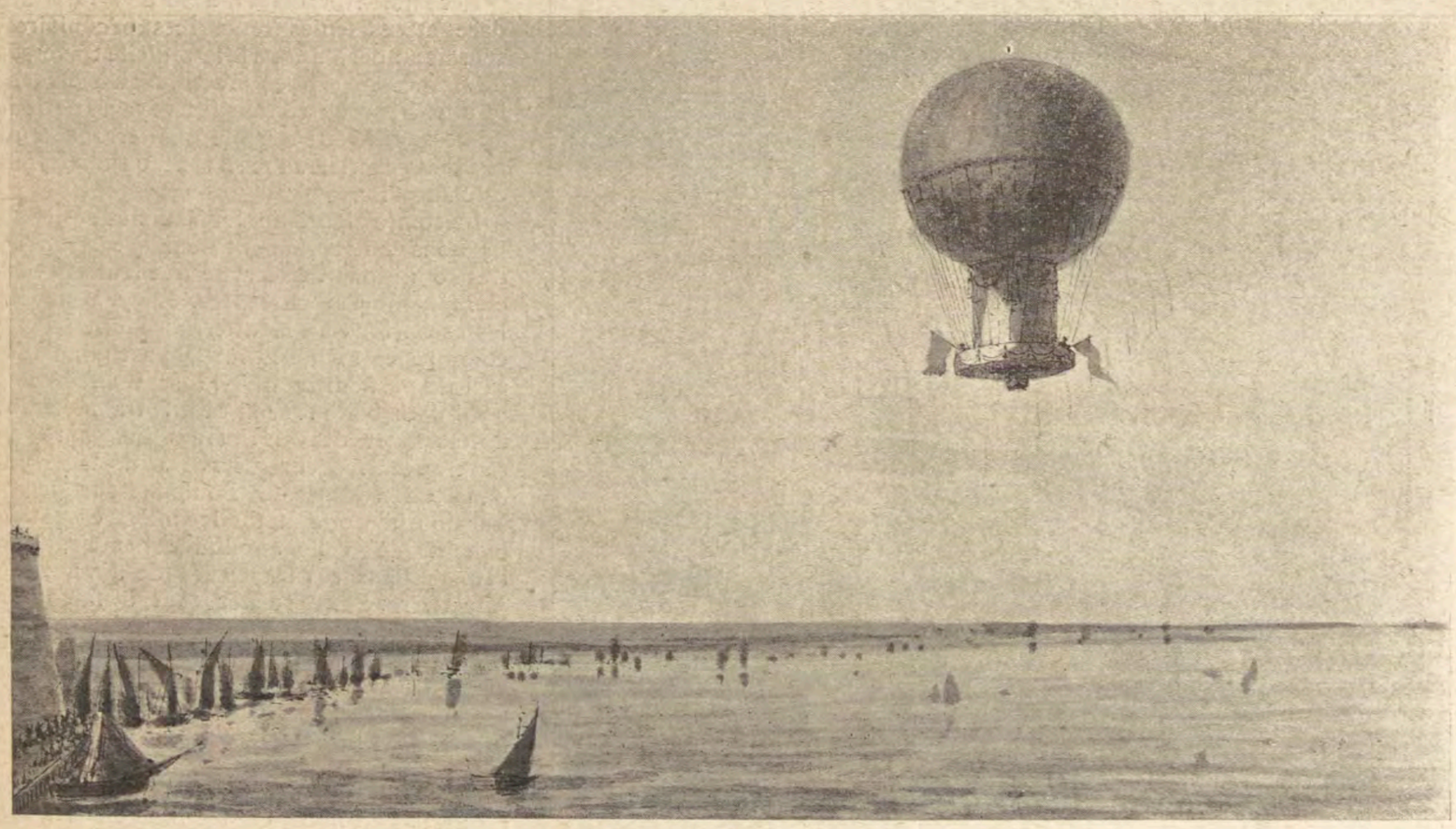
A 200 mètres de hauteur, écrit un témoin oculaire, le vent du sud-est paraît diriger la machine et bientôt elle se trouve sur la mer. Différents courants, tels que le vent d'est, l'agitent alors pendant trois minutes d'une façon effrayante.

Un courant rejette brusquement la machine à la côte. Autant qu'on en peut juger à 1|100 mètres au dessus des spectateurs, les aéronautes ouvrent la soupape. Le ballon descend rapidement, son étoffe usée par six mois d'intempéries se déchire. Le tout ne formant bientôt plus qu'une masse, Pilâtre de Rozier et Romain sont précipités sur le sol.

Le premier est tué sur le coup, le second expire peu d'instants après sa chute.

Contrairement à ce que l'on a souvent répété, les témoins de l'accident ne constatent aucune trace d'incendie en l'air, pour cette excellente raison que le réchaud de la montgolfière n'est même pas allumé.

Un monument funèbre est érigé à la



**L'aéro-montgolfière de Pilâtre de Rozier à Boulogne, le 15 juin 1785.**

mémoire de Pilâtre, au lieu même où il périt, à 5 kilomètres de Boulogne, sur les bords du Wimereux et ses cendres reposent au bourg de Wimille dans le même tombeau que celles de Romain, à dix-sept kilomètres de la colonne élevée en l'honneur de Blanchard.

Deux jours après cette catastrophe, le 17 juin 1785, le docteur Potain, chirurgien de la marine, part de Dublin, traverse le canal Saint-Georges et descend heureusement en Angleterre, après un trajet de 80 kilomètres, au cours duquel il constate l'existence de courants aériens superposés se mouvant en des directions différentes.

Le 7 septembre 1786 le comte de Zambeccari renouvelant l'expérience de Pilâtre de Rozier se laisse entraîner au-dessus de l'Adriatique, en compagnie de deux amis, Andréoli et Grassetti. Son appareil est un aérostat gonflé d'hydrogène, supportant une montgolfière chauffée par une lampe à esprit de vin, de forme circulaire à 24 becs et autant d'éteignoirs qui peuvent étouffer un certain nombre de flammes, de manière à réduire ou à supprimer complètement la force ascensionnelle.

Mais, contrairement à ses espérances, la lampe ne peut assurer son équilibre. Au moins elle lui sert de dernier lest : il la jette au moment où il va être englouti. L'aérostat, débarrassé de ce poids, monte à des altitudes dangereuses. Grasetti a une hémorragie, les deux autres voyageurs tombent presque inanimés au fond de la nacelle. Ils reviennent à eux au contact des flots. Un navire recueille à grand peine les aéronautes. Zambeccari a tellement souffert du froid dans les hautes régions qu'il est obligé de se faire amputer plusieurs doigts. Cette mutilation n'empêche pas l'opiniâtre bolonais de renouveler sa tentative, le 21 septembre 1812, mais cette fois la lampe chauffe si bien qu'elle incendie la montgolfière et que l'aéronaute, précipité sur le sol, meurt dans les flammes.

Il est impossible de citer tous les aéronautes qui ont fait des ascensions maritimes dans le courant du XIXe siècle ; qu'il me suffise d'en signaler quelques-uns encore au hasard de la plume, avant de parler de François L'Hoste qui, par une suite remarquable d'ascensions entreprises avec ses faibles ressources pécuniaires, arrive à créer une véritable méthode de navigation aérienne au-dessus de la mer.

En 1836, l'aéronaute anglais Green, célèbre par ses 1400 voyages, parti un soir de Londres, traverse en pleine nuit noire, le Pas-de-Calais, une partie de la France et de l'Allemagne et vient descendre le lendemain dans le duché de Nassau qu'il prend d'abord pour la Sibérie. Son erreur s'explique par ce fait qu'à son insu, après son départ, la neige est tombée sur le sol voilé par un épais rideau de nuages étendu sous la nacelle.

Le 8 septembre 1846, Arban parti de Trieste en ballon, sans nacelle, sans guiderope, à califourchon sur une corde, tombe dans l'Adriatique où il a la chance d'être recueilli

En 1868 Duruof, accompagné de Gaston Tissandier, qui fait sa première ascension, part de Calais à bord du *Neptune*. Il se laisse entraîner jusqu'à 27 kilomètres au large de la mer du Nord, revient à son point de départ en se laissant descendre dans un courant inférieur qui souffle vers la côte, puis, avec beaucoup de courage et beaucoup d'intelligence des choses de l'air, il remonte dans les hautes régions où les nuages filent vers la mer, s'avance encore jusqu'à 27 kilomètres au large et revient de nouveau à la côte.

Cette ascension est extrêmement remarquable parce qu'elle fournit le premier exemple d'un ballon revenant à son point de départ. Il est piquant de noter que le premier ballon qui se dirige effectivement est un simple ballon sphérique indirigeable par définition, au dire des pontifes de la navigation aérienne. C'est dans ce ballon que Gaston Tissandier voyage pour la première fois avec un succès dont il rend un juste hommage à son pilote et qu'il ne retrouvera plus pour son propre compte lorsque, plus tard, il montera un ballon allongé à moteur électrique, dirigeable par définition, mais en fait indirigeable.

Duruof lui-même n'obtiendra plus, avec le secours aléatoire du vent et du ballon sphérique ce résultat qui demeura peut-être unique tant que le problème fondamental de l'équilibre aérostatique n'aura pas reçu une solution définitive, basée sur un principe moins précaire que la manœuvre du lest et de la soupape.

**Traversée de Paris en Norwège de l'aéronaute Rolier à bord du ballon la *Ville d'Orléans*. le 24 novembre 1870.**

Duruof a encore à son actif bon nombre d'ascensions maritimes qui se terminent invariablement par un naufrage terrible et un sauvetage inespéré.

Je cite pour mémoire son voyage à bord du *Neptune*, en 1860. L'aéronaute part de Monaco en compagnie de Bertaux et s'engage au-dessus de la Méditerranée. Des nuages humides surchargent le ballon d'un poids tel que rien ne peut arrêter sa chûte vertigineuse. Cependant, grâce au vent inférieur qui souffle vers la terre, les voyageurs échappent à la mort, sauvés par une barque de pêcheur, au lever du jour après une nuit d'angoisse. Une autre fois, le 31 août 1874, Duruof part de Calais en voyage de noces, à 7 heures, malgré le vent inférieur qui souffle vers la mer du Nord, aimant mieux affronter avec sa jeune femme les périls du voyage que les railleries du public. Son ballon *le Tricolore*, ne jauge que 800 mètres cubes. Un courant supérieur chargé de nuages marche vers la terre. Mais le *Tricolore* n'a pas assez de lest pour l'atteindre. A peine équilibré pendant un temps, il finit par venir au contact des flots. Les voyageurs plus morts que vifs sont recueillis par un navire très loin des côtes britanniques où ils ont formé le projet d'aller passer leur lune de miel.

Presque tous les grands aéronautes du XIXe siècle tentent tour à tour des traversées aériennes de la mer.

Un jour Sivel, qui doit être en 1875 une des deux victimes de la catastrophe du *Zénith*, est recueilli dans le golfe de Naples, retenu sur les flots par le cône ancre dont il est l'inventeur.

Le 19 août 1874, au cours d'un voyage de Copenhague, en Suède, il tombe dans le Sund avec son ballon.

Le 24 mars 1875, dans un voyage de Paris à Arcachon, entrepris à bord du *Zénith* en compagnie de Crocé-Spinelli, Claude Jobert, Gaston Tissandier et Albert Tissandier, il traverse presque à bout de lest l'embouchure de la Gironde et après avoir évité l'Océan descend fort adroitement sur la terre ferme.

Pendant le siège de Paris, le 24 novembre 1870, l'aéronaute Rolier, accompagné du franc-tireur Deschamps, part de la gare du Nord à 11 heures 45 du soir, à bord de la *Ville d'Orléans* portant 250 kilogrammes de dépêches, dont plusieurs très importantes à l'adresse du gouvernement de la Défense Nationale siégeant à Tours.

Entraîné par le vent vers le nord, il atterrit à Sifjeld, en Norwège à 300 lieues de Paris après quinze heures de voyage.

Récemment Capazza, avec une rare audace et ses seules ressources pécuniaires, réussit au péril de sa vie la difficile traversée de France en Corse. C'est, jusqu'à présent le plus heureux de tous les voyages aériens au-dessus de cette terrible Méditerranée dont les vents capricieux réservent toujours quelque surprise.

Le comte Henri de La Vaulx et ses compagnons entreprennent leur excursion en des conditions de sécurité que leurs devanciers n'ont pas cherchées. Jusqu'à présent les ascensions en Méditerranée ont été accomplies en ballon libre; la prochaine aura ceci de particulier qu'elle sera effectuée à bord d'un ballon semi-captif traînant des flotteurs et des déviateurs du genre de ceux que M. Henri Hervé a déjà essayés dans un voyage de Boulogne-sur-Mer à Yarmouth. Cette méthode diffère essentiellement de celle appliquée par François l'Hoste dans ses traversées de France en Angleterre. Sans rejeter tout à fait l'emploi des flotteurs et des déviateurs, François L'Hoste a compté surtout sur le secours des vents divergents étagés dans l'atmosphère pour louvoyer, en changeant à propos d'altitude, et se diriger avec succès vers un but désigné d'avance.

Il sera facile de comparer, au moyen des résultats que nous connaîtrons bientôt, les avantages et les inconvénients des deux méthodes.

EMMANUEL AIMÉ.

**Traversée de l'embouchure de la Gironde de l'aéronaute Sivel à bord du ballon le *Zénith*, le 24 mars 1875.**

# L'Automobile dans l'Armée

## Une Meunerie-Boulangerie Automobile

Il est devenu banal de dire désormais que l'automobile s'applique à tout et rénove tout.

On a vu successivement le petit moteur à pétrole s'attaquer aux problèmes de la locomotion sur route, sur l'eau et dans l'air et les résoudre, sinon avec un égal succès, du moins avec un succès qui dépasse de beaucoup ce qu'on a fait jusqu'à ce jour avec tout autre moteur.

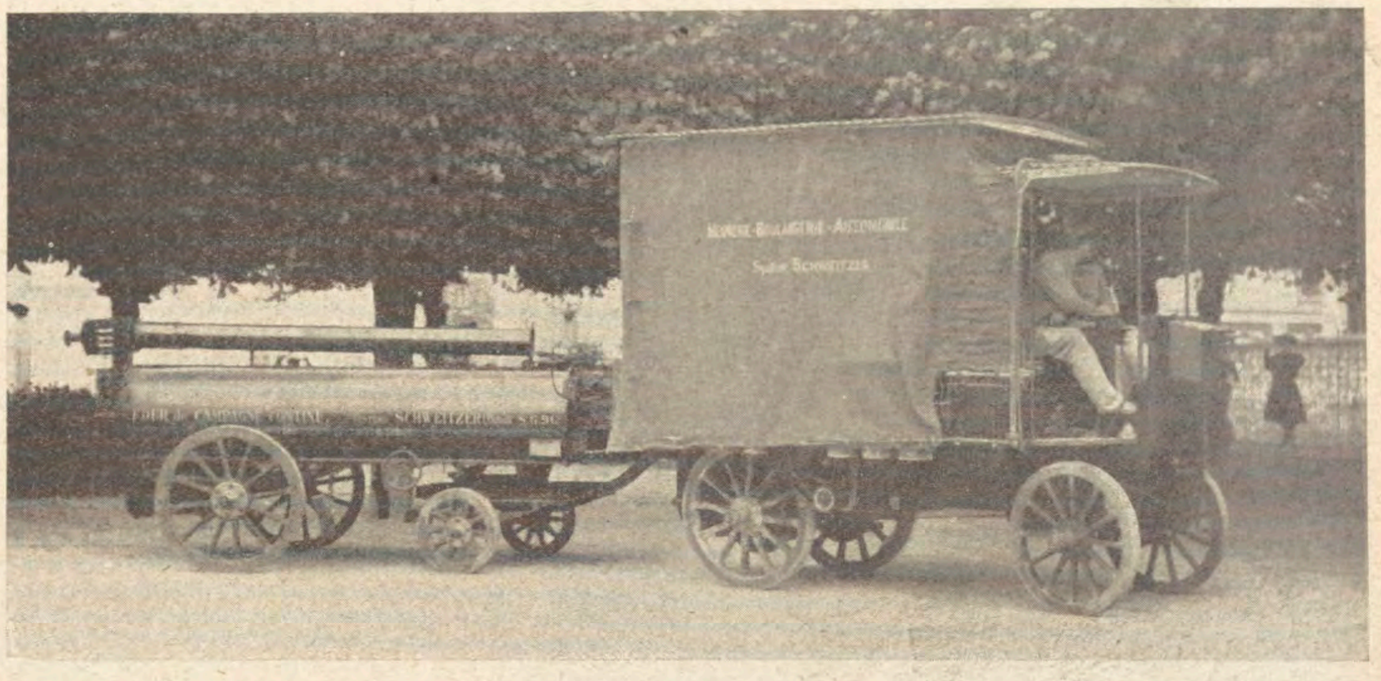
L'armée a vu ses gros charrois révolutionnés par l'emploi du petit moteur à exclusion. Successivement l'intendance, puis le service médical, puis le service des reconnaissances furent mis au point et, dans les manœuvres de 1900, étonnèrent le monde militaire par leur mobilité nouvelle et leur facilité d'évolution.

Aujourd'hui, voici un nouveau service, des plus importants, et dont on peut dire même qu'il est le plus important qui est réformé à son tour, c'est celui de l'alimentation, dans sa base même, le pain, grâce à l'ingénieuse meunerie-boulangerie automobile de M. Schweitzer.

Jusqu'à présent l'alimentation des armées en campagne pendant les manœuvres était une des grosses préoccupations de l'Intendance militaire, préoccupation qui suit les progrès du développement des effectifs, Dès lors, comment donner du pain aux milliers d'hommes qu'une mobilisation transporterait en quelques jours sur les frontières si la guerre venait à éclater. Dans les manœuvres si tout est préparé d'avance et de longue date, c'est déjà difficile. Comment faire quand on se trouve en présence de l'imprévu?

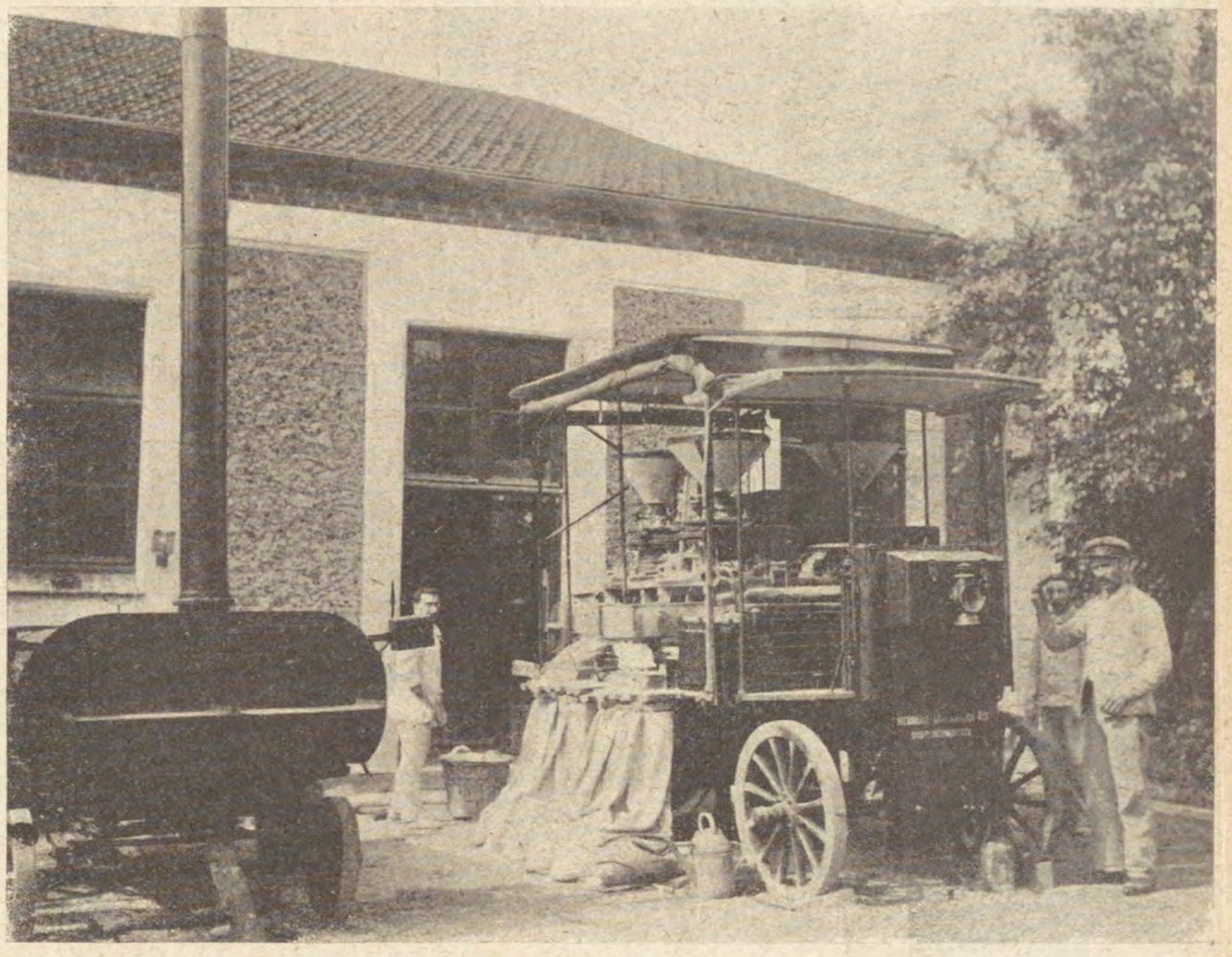
Du blé, on en trouve bien dans chaque village de grandes quantités qu'il serait facile de réquisitionner, mais les hommes ne sauraient vivre de blé, il faudrait pouvoir le transformer instantanément en farine et en pain. Or les quelques moulins qui sur la frontière suffisent aux besoins de la population civile ne sauraient être d'une grande utilité, attendu qu'ils ont été construits pour l'alimentation d'une population dix fois moindre que celle qu'y viendrait jeter la mobilisation du jour au lendemain.

Aussi a-t-on dû prévoir la création d'immenses approvisionnements de farine et de biscuit, qui sont constamment entretenus à grands frais dans les places fortes. Mais non seulement, la farine et les biscuits s'altèrent et sont rongés par les vers, et les hommes ne s'en servent qu'avec répugnance, mais, encore, par suite de l'insuffisance des moyens de transport qui seraient accaparés, et au-delà, pour les besoins de la mobilisation et le transport des hommes, il n'est pas certain qu'il serait possible de transporter à temps ces vivres de réserve, Il est même à peu près certain, à voir ce qui se passe aux manœuvres qu'ils n'arriveraient point.



(Phot. Paul Doyé.)

**Le camion moulin de la Meunerie Automobile remorquant le four de campagne.**



(Phot Paul Doyé).

**Aussitôt arrêté, le moteur est embrayé sur le moulin.**

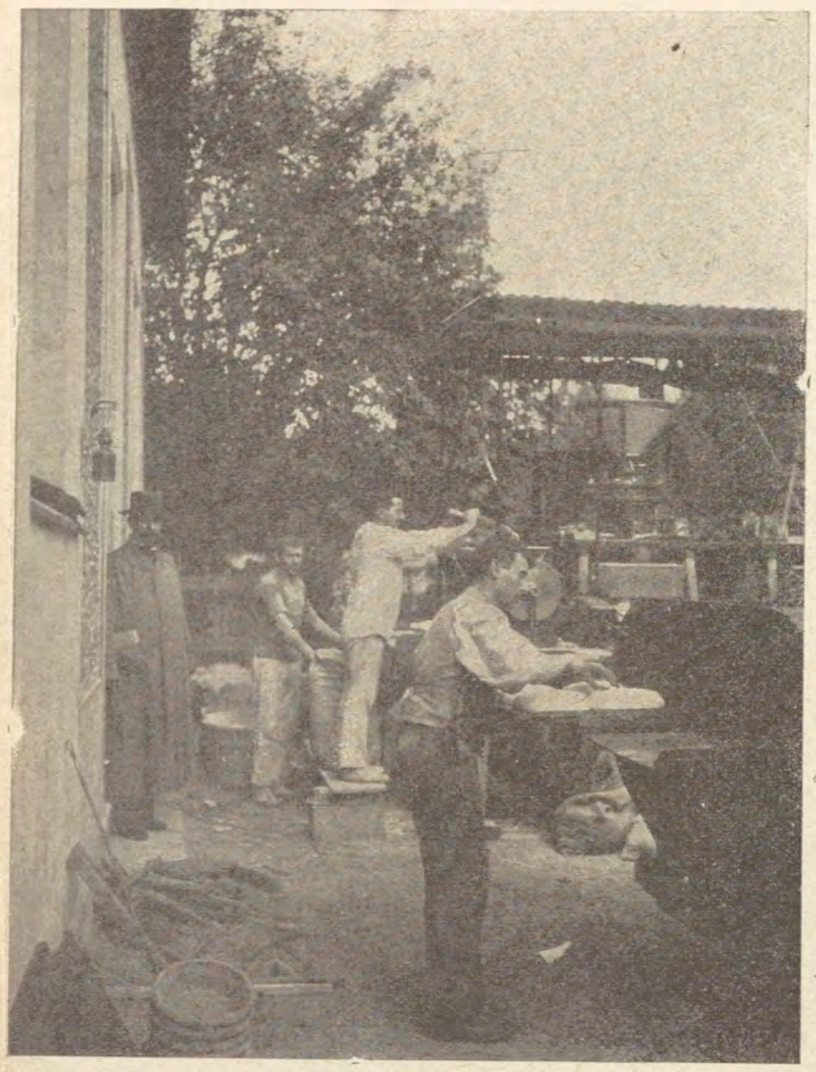
Ces considérations ont amené M. Schweitzer, l'inventeur des nouveaux appareils de mouture et de panification qui ont eu un tel succès depuis quelques années, à créer de toutes pièces une *meunerie-boulangerie militaire automobile,* qui pourra suivre aisément tous les régiments en marche, même les devancer à l'étape, et faire à toute heure du pain frais avec la farine obtenue par le blé réquisitionné sur place. Or, quand on a du pain, la soupe est toujours prête, et quand l'estomac va, tout va!

Pour cela, il a tout simplement monté sur une automobile une batterie de ses moulins portatifs agricoles avec leurs blutoirs. Leur légèreté permet le transport d'une façon pratique. A la suite viennent les pétrins mécaniques. A l'arrivée, à l'étape, on n'a tout simplement qu'à débrayer le moteur de la voiture et à l'embrayer sur les appareils, C'est l'affaire de deux minutes. Quant au four continu de campagne qui est aussi du système de l'automobile Schweitzer, il est simplement remorqué à la suite.

Le blé versé dans les trémies des moulins produit la farine pour le pain ; — le son obtenu sert à la nourriture des chevaux de l'armée —. La farine est versée aussitôt dans les pétrins, et après fermentation de la pâte est mise au four, de telle sorte que, moins de deux heures après la mise en route, on obtient 100 kilogrammes de pain à l'heure, soit la nourriture de 5000 hommes par jour. Il suffit que sur une étape de trente kilomètres, l'auto devance les hommes de deux heures, ce qui est très facile, avec une marche de dix kilo-

(Phot. Paul Doyé.)

**Dans une classe de l'École de Marmant, les pains sont prêts pour la distribution.**



(Phot. Paul Doyé.)

**La mise au four.**

mètres à l'heure, pour qu'à l'arrivée la troupe trouve toujours son pain cuit.

Les appareils, moulins, pétrins et fours, du système Schweitzer, sont si simples et si faciles à conduire qu'il n'est pas nécessaire d'employer des ouvriers spécialistes; et le pain obtenu par ce système a été reconnu par les autorités de la chimie et de la médecine, A. Muntz, Wiley, etc., beaucoup plus riche en matières azotées et phosphatées, par conséquent plus riche en principes nécessaires à l'énergie vitale, que le pain de la boulangerie ordinaire.

Voilà donc certainement l'une des inventions pratiques les plus curieuses de l'année, et l'une de celles qui attirera entièrement l'attention du public aux grandes manœuvres de l'est.

Car c'est là l'automobile vraiment pratique, celui qui peut rendre les plus éclatants services à l'armée en temps de guerre. N'est-ce pas, en effet sur l'Intendance que l'on a rejeté une grande partie de nos désastres de 1870 ?

Et si Napoléon disait jadis qu'on gagnait les batailles avec ses jambes, par ce siècle de chemins de fer, si tout le monde arrive, le tout est de nourrir ceux qui sont là.

G. P.

(Phot. Paul Doyé.)

**La distribution du pain fabriqué par la Meunerie automobile.**

(Phot. Ellis.)

**La Loïe Fuller et sa Mère.**

*L'incomparable artiste Loïe Fuller mène entre deux exhibitions triomphales l'existence la plus retirée, toute entière consacrée à de nouvelles trouvailles. Elle se repose de ses recherches en pratiquant dans son jardin, le tricycle et c'est son amour filial qui lui a fait combiner ce tricycle de forme insolite, mais vratique, sur lequel elle promène sa mère.*

# Cirques et Music-Halls

## Au Nouveau-Cirque : Les Phoques et les Otaries du Capitaine JUDGE-ALASKA.

Les Sirènes, monstrueuses filles d'Acheloüs et de Calliope, au corps de femme et à queue de poisson, au chant mélodieux et perfide, plaisaient aux imaginations grecques et romaines, du temps d'Homère et de Virgile; les fées et les génies du moyen âge les détrônèrent. Puis on n'entendit plus parler de ces monstres marins; jusqu'au milieu du XVIe siècle, les premiers naturalistes les dépoétisèrent et l'un d'eux, le sieur Rondelet, dans son *Histoire des Poissons, avec leurs pourtraits au naïf* écrivait ceci : « De nostre temps en Nortuège (Norvège) on a pris un monstre de mer, après une grande tourmente, lequel tous ceux qui le virent incontinent lui donnaient le nom de Moine, car il avait la face d'homme, mais rustique et mi-gracieuse, la teste rase et lize ; sur les espaules, comme un capuchon de moine, deux longs ailerons au lieu de bras ; le bout du corps finissait en une queue large; le pourtrait sur lequel j'ai fait faire le présent m'a été donné par très illustre dame Marguerite de Valois, reine de Navarre, lequel elle avait eu d'un gentilhomme qui en pourtait un semblable à l'empereur Charles-Quint estant alors en Hespagne. Le gentilhomme disait avoir vu ce monstre tel comme son pourtrait le portait en Nortuège, jeté par les flots et la tempeste de la mer sur la plage, au lieu nommé Dièze près d'une ville nommée Denelopock ».

Le Capitaine Judge-Alaska.

Certes, si dans l'antiquité ou au temps de Rondelet, on avait vu sur les places publiques, sur le parvis de Notre-Dame où Esmeralda faisait danser sa chèvre et où les montreurs d'ours et de chiens savants venaient « donner la représentation » des sirènes — ou pour mieux dire des phoques et des otaries — exécuter des tours et faire les acrobates, les pauvres malheureux « montreurs » auraient été brûlés en place de Grève comme sorciers! Aujourd'hui — *quantum mutatus ab illo!* — nos directeurs de spectacles engagent à prix d'or, se disputent à coups de bancknotes ces dresseurs habiles qui ont su faire des bêtes dociles de ces animaux réputés indomptables et qui semblaient n'avoir d'autre utilité que de permettre aux poètes des légendes tragiques sur ces fées de la mer.

Il faut que l'imagination des artistes dompteurs soit constamment en éveil ; on les a vu présenter et faire évoluer — tels des caniches — des lions, des tigres, des panthères, des ours, des crocodiles aussi, on aurait pu croire qu'ils laisseraient en une paix tranquille et douce, les animaux aquatiques dont plus de la moitié de l'existence se passe au fond des mers! Il n'en est rien, et ceux qui ont assisté à la réouverture du Nouveau-Cirque ont pu se convaincre, après avoir vu les phoques et les otaries dressés du capitaine Judje-Alaska, qu'il n'est à présent sur terre aucun animal qui puisse résister à la baguette du dompteur.

J'avais connu Willie Judge, alors, qu'il y a quelques années, il faisait son apprentissage de dompteur chez mon sympathique ami Carl Hagenbeck, le grand importateur d'animaux de Hambourg, le seul *professor of animal training*, qui soit au monde, et auquel tant de dompteurs et de montreurs d'animaux savants doivent leur réputation et leur fortune, Willie Judge — qui était le petit-fils de Master Rice, à son époque un marchand d'animaux féroces les plus connus sur le marché de Londres — allait partir pour une grande tournée en Amérique avec deux tigres du Bengale, un lion d'Afrique et deux grands chiens danois; il avait dix-huit ans et déjà avait présenté en public des éléphants dressés. Nous le retrouvons aujourd'hui à huit ans d'intervalle sur la piste du Nouveau-Cirque avec des phoques, des otaries et des chiens. Les féroces lui avaient bien réussi, mais un jour, à Chicago, les deux tigres du Bengale l'envoyèrent pour quelques mois à l'hôpital; il revint chez Hagenbeck, bien décidé à reprendre le métier de dompteur. A Hambourg, à ce moment, il y avait un stock assez considérable d'otaries et surtout de phoques; pendant sa convalescence Willie Judge s'amusa avec les jeunes phoques, et comprit tout de suite quel parti on pouvait tirer de ces animaux bizarres qui tiennent en même temps du chat par la souplesse, du chien par l'intelligence et des sarigues par une partie de leur conformation. Du reste, c'est un fait connu de tous ceux qui ont voyagé dans les mers polaires : le phoque, comme l'otarie, quand il est jeune, s'attache assez facilement à son maître, reconnaît sa voix, lui obéit, le caresse et se montre aussi doux qu'un chien. Willie Judge entreprit donc le dressage de ces « monstres marins » et il réussit aussi bien que possible.

Aujourd'hui Judge a avec lui quatre otaries et un phoque — le clown de la troupe (beaucoup plus intelligent que ses compagnons de scène, mais moins souple et d'un caractère beaucoup plus inégal).

Comment, direz-vous, peut-on dresser un de ces animaux? La patience, l'exercice souvent repété et la gourmandise, voilà tout le secret des dompteurs. Habituer les bêtes à leur maître, leur donner confiance, les gâter... quand ils ont travaillé, tels sont les grands principes de dressage! Souvent on s'étonne des appointements parfois fabuleux que touchent certains dresseurs. Voici, par exemple, Judge; au Nouveau-Cirque, il touche mensuellement 7500 francs; à Cologne, il

Bichette, otarie femelle, née et élevée à Paris au Jardin d'Acclimation du Bois de Boulogne, prima dona de la troupe du Capitaine Judge-Alaska.

avait 7000 marks, soit 8750 francs; 7000 c'est une moyenne pour lui; mais songez qu'une otarie coûte 1500 francs, un phoque 12 à 1300 ; que ces animaux mangent par jour chacun 15 à 20 kilogrammes de poisson frais, et ce en toute saison, que leur estomac est très délicat et que la moindre altération de nourriture leur cause une maladie mortelle. Judge fait même venir de Hambourg, dans quelle ville qu'il se trouve, le poisson destiné à ses élèves. Il a même un traité avec un marchand de cette ville lui garantissant non seulement la quantité voulue, mais la fraîcheur de ses poissons pris au filet; un hameçon oublié aurait vite causé la mort d'un phoque ou d'une otarie.

Si l'un d'eux meurt, on peut en retrouver chez Hagenbeck, mais s'il coûte 1500 francs ce mois-ci, dans quinze jours ce sera peut être 2500 ou 3000 francs; il y a un *cours* qui varie suivant le résultat des chasses, suivant les saisons, et il faut au moins six mois pour en faire un « petit sujet ».

Un exemple : Judge se trouvait un jour en Allemagne, à Dusseldorf. Un soir, un de ses meilleurs sujets meurt subitement; la troupe ne pouvant être licenciée, il en fallait absolument un. Il télégraphia dans tous les jardins zoologiques, chez les marchands d'animaux de Londres et de Hambourg. Rien! Seul le directeur du Jardin d'acclimatation du Bois de Boulogne, M. Porte, consentit à lui vendre 2000 francs, une jeune otarie née au Jardin ; elle avait nom Bichette. Judge l'acheta et aujourd'hui, les spectateurs du Nouveau-Cirque peuvent *revoir* la Bichette parisienne, jongler avec des torches de feu et jouer de la grosse caisse. C'est la *prima dona* de la troupe.

PAUL MÉGNIN.

La troupe des Otaries et des Phoques savants dans le poste au Nouveau-Cirque.

# BLOC-NOTES DU SPORTSMAN

## HIPPISME

### ÉPREUVES A VENIR

*Dimanche 22 septembre.* — Paris, Le Pin (mixtes), Marseille, Vernon, Châteaubriant, Cognac, Vic-Bigorre, Meslay-du-Maine, Vertou, La Clayette, Jegun, Limoges.

*Lundi 23 septembre.* — Maisons-Laffitte, Cognac, Gap.

*Mardi 24 septembre.* — Rambouillet.

*Mercredi 25 septembre.* — Maisons-Laffitte.

*Jeudi 26 septembre.* — Saint-Ouen, Caen (épreuves d'étalons).

*Vendredi 27 septembre.* — Maisons-Laffitte, Caen (épreuves d'étalons).

*Samedi 28 septembre.* — Colombes, Caen (mixtes).

### PRINCIPAUX RÉSULTATS

SAINT-CLOUD. — *Lundi 9 septembre.*

**Prix de Rennemoulin** (handicap), 5.000 fr. — Distance : 2.400 mètres.

*Rosine*, à M. L.-N. André..... (Dodd). 1
*Lancier*..... (Milton Henry). 2
*Freluquet*..... (Rigby). 3

Gagné d'une longueur, le 3e à deux longueurs.

ENGHIEN. — *Mardi 10 septembre.*

**Prix de Comminges** (steeple handicap), 5.000 fr. — Distance : 3.800 mètres.

*Mirandole*, au baron E. Léonino..... (Cochran). 1
*Tendre-Amour*..... (Chapman). 2
*Pontcarré*..... (T. Brown). 3

Gagné de cinq longueurs, le 3e à huit longueurs.

SAINT-CLOUD. — *Mercredi, 11 septembre.*

**Prix de Vienne** (trot attelé), 10.000 fr. — Distance : 3.500 mètres.

*Tourterelle*, à M. Cavey aîné..... (Cavey fils). 1
*Tirelire*..... 2
*Thoé*..... 3

Temps. — Du 1er : 5 m. 46 s. 3/4 ; du 2e : 5 m. 49 s. 1/2 ; du 3e : 5 m. 51 s. 1/4.

DONCASTER. — *Mercredi, 11 septembre.*

**Saint-Léger Stakes**, poule de 25 souverains. — Distance : 2.900 mètres.

*Doriclès*, à M. L. de Rothschild..... (K. Cannon). 1
*Volodyovski*..... (L. Reiff). 2
*Rêsonne*..... (H. Jones). 3

Gagné de deux longueurs, le 3e à une longueur.

SAINT-OUEN. — *Jeudi 12 septembre.*

**Prix des Causses** (steeple), 6.000 fr. — Distance : 4.000 mètres.

*Monjaret*, à M. J. Ledat..... (Gildon). 1
*Gilbert*..... (F. Hall). 2

Gagné d'une longueur et demie.

MAISONS-LAFFITTE. — *Vendredi, 13 septembre*

**Prix de Crécy-Fitz-James** (handicap), 6.000 fr. Distance : 2.800 mètres.

*Rothéneuf*, au comte du Pontavice..... (Spears). 1
*Alba*..... (G. Stern). 2
*Le Béarnais II*..... (E. Watkins). 3

Gagné d'une longueur, le 3e à une demi-longueur.

**Critérium de Maisons-Laffitte**, 15.000 fr. — Distance : 1.200 mètres.

*Le Mandinet*, à la baronne de Forest..... (Rigby). 1
*La Loreley*..... (A. Childs). 2
*Illinois II*..... (Knapp). 3

Gagné de trois quarts de longueur, le 3e à une demi-longueur.

**Prix Saint-Damien**, 5.000 fr. — Distance : 1.400 mètres.

*Tatiana*, à M. J. de Soukozanette..... (Mac Dermott). 1
*Berger*..... (G. Stern). 2
*Multonne*..... (Harrisson). 3

Gagné d'une longueur et demie, le 3e à deux longueurs.

**Prix de Vélizy**, 3.000 fr. — Distance : 2.000 mètres.

*Anatolie*, au vicomte de Bigorie..... (Hartley). 1
*Walkyrie*..... (G. Stern). 2
*Hoédic*..... (Bridgland). 3

Gagné d'une courte encolure, le 3e à une longueur.

Le gagnant de cette épreuve rapportait 904 francs pour 5 francs à la pelouse. Son jockey Hartley est le même qui gagna en 1894, à Maisons-Laffitte également, 5 courses soit toutes les épreuves au programme. Les 5 chevaux qu'il montait ce jour-là appartenaient à 5 propriétaires différents.

DONCASTER. — *Vendredi, 13 septembre.*

**The Coupe**, 600 souverains. — Distance : 3.200 mètres.

*Merry Gal*, à M. Hall Walker (L. Reiff).....
et *Sidus*, à lord Cadoyan (Maher)..... dead-heat
*Fleur d'été*, à sir E. Cassel..... (Tharpe). 3

Le troisième à trois longueurs.

SAINT-CLOUD. — *Samedi, 14 septembre.*

**Prix Ulrich** (trot attelé), 10.000 fr. — Distance : 4.000 mètres.

*Ukase*, à M. L. Boulnois..... (Lelièvre). 1
*Uranie*..... (Ed. James). 2
*Uzès*..... (Choisselet). 3

Temps, 1er : 5 m. 29 s. 1/2 ; 2e : 6 m. 33 s. 1/4 ; 3e : 6 m. 34 s.

LONGCHAMP. — *Dimanche, 15 septembre.*

**Prix de Sablonville**, 10.000 fr. — Distance : 1.100 mètres.

*Le Souvenir*, au duc de Grammont..... (Dodd). 1
*Gretna-Green*..... (A. Childs). 2
*La Gauloise*..... (Rigby). 3

Gagné d'une demi-longueur, le 3e à trois longueurs.

**Prix Royal-Oak**, 50.000 fr. — Distance : 3.000 mètres.

*Jacobite*, à M. J. de Brémond..... (G. Stern). 1
*Croix-du-Sud*..... (Milton Henry). 2
*Saint-Armel*..... (Mac Intyre). 3

Gagné de trois longueurs, le 3e à une courte tête.

**Omnium** (handicap), 25.000 fr. — Distance : 2.400 mètres.

*Vieux-Marcheur*, à M. A. Fould..... (W.-H. Lane). 1
*Mistoufle*..... (Rigby). 2
*Spa III*..... (A. Carter). 3

Gagné de quatre longueurs, le 3e à trois longueurs.

**Prix de la Celle-Saint-Cloud**, 5.000 fr. — Distance : 2.000 mètres.

*Lydia*, au comte Le Marois..... (Rigby). 1
*Cloche*..... (Bowen). 2
*Durandal II*..... (Knapp). 3

Gagné d'une longueur, le 3e à deux longueurs.

**Prix de Glatigny**, 8.000 fr. — Distance : 2.200 mètres.

*Londrès*, à lord Carnarvon..... (Songer). 1
*Arkinglass*..... (Mac Intyre). 2
*Le Gers*..... (Rigby). 3

Gagné d'une longueur, le 3e à une longueur et demie.

## CYCLISME

### ÉPREUVES A VENIR

*Dimanche, 22 septembre.* — PISTE MUNICIPALE. — Finale du Grand Prix de Paris, 8e épreuve annuelle organisée par l'Union Vélocipédique de France.

PARIS-CHATEAUDUN (125 kilomètres). — Epreuve interclubs réservée aux coureurs de l'U. V. F., et organisée par les Cyclistes Savoisiens de Paris.

FRANCE. — Bordeaux, Lyon, Calais, Castelnau-de-Médoc, Castres, Coincy, Dijon, Elbeuf, Épinal, Fougères, Fourmies, Honfleur, Lambesc, Limoges, Nantes, Nevers, Nice, Nontron, Petit-Quevilly, Pierre-Bénite, Reims, Roubaix, Rouen, Salon, Sars-Poteries, Saumur, Thiais, Tours.

ÉTRANGER. — Anvers (championnats de Belgique), Bruxelles, Genève, Leipzig (championnat d'Europe), Liège.

*Lundi, 23 septembre.* — FRANCE. — Gap, Damazan, Roubaix.

*Mercredi, 25 septembre.* — ÉTRANGER. — Aeltre (Belgique).

FRANCE. — Aurillac.

### PRINCIPAUX RÉSULTATS

*Jeudi 15 août.* — BUENOS-AYRES. — *1 000 mètres* : 1, Pereda ; 2, Jaquenod ; 3, Parmac. T. : 1 m. 26 s 3/5. — *10 kilomètres* : 1, Cervera ; 2, Breton ; 3, Del Rosso. T. : 16 m. 14 s. 1/5.

*Samedi 7 septembre.* — LONDRES (*Crystal Palace*) : — *Championnat d'Angleterre des 50 milles (amateurs)* ; 1, W. B. DUDDEN, en 1 h. 47 m. 14 s. 4/5 ; 2, Wills. 3, Le Grys.

*Dimanche 8 septembre.* — VAILSBURG. — Demi-mille, 804 m. : 1, Kramer ; 2, Lawson. — BOSTON. — *Match de 20 milles* : 1, Michaël ; 2, Moran. T. : 30 m. 37 s.

CAMBRIDGE. — *Un tiers de mille, 536 m.* : 1, Major Taylor ; 2, Kramer ; 3, Lawson ; 4, Fenn. — *Un mille, 1 609 m.* : 1, Major Taylor ; 2, Lawson ; 3, Kramer ; 4, Fenn.

LYON. — *100 kilomètres sur route* : 1, Berthet, en 2 h. 41 m. ; 2, Néron, 2 h. 47 m. 20 s. ; 3, Villa, 2 h. 53 m. 5 s. ; 4. Legros, 3 h. 52 s.

MONTLUÇON. — *Régionale, 2000 m.* : 1, Guignard ; 2, Moussier ; 3, Champon. — *Internationale, 2 000 m.* : 1, Guignard ; 2, Meyer ; 3, Moussier. — *Match* : 1, Lesna ; 2, Guignard.

LISBONNE. — *1 500 mètres* : 1, Pessoa ; 2, De Hérédia. — *3 000 mètres* : 1, Pessoa ; 2, De Hérédia.

*Mercredi 11 septembre.* — HARTFORD. — *Match de 20 milles* : 1, Michaël ; 2, A. Champion. T. : 33 m. 21 s.

*Jeudi, 12 Septembre.* — ANVERS — Bouhours bat le record belge de la demi-heure, couvrant 30 kil. 430. Le 10 kil. ont été faits en 9 m. 57 s. 4/5 ; les 20 kil. en 19 m. 49 s. 2/5 et les 30 kil. en 29 m. 34 s. 3/5.

*Vendredi, 13 septembre.* — SAINT-GAUDENS. — *Internationale, 2.000 mètres* : 1, Vanoni ; 2, Fouaneau ; 3, Denestèbe. — *Primes, 4.000 mètres* : 1, Fouaneau ; 2, Vinoni. — *Tandems, 4.000 mètres* : 1. Ratinaud-Fouaneau ; Vanoni-Laffont.

*Vendredi 13 septembre.* — MADISON SQUARE. — *25 milles sans entraîneurs* : 1, Mac Farland ; 2, Bowler ; 3, Wilson : 4, Fisher. T. : 1 h. 2 m. 3 s. 3/5.

*Samedi 14 septembre.* — PROVIDENCE. — *Match de 5 milles*, 1re manche : 1, Michaël ; 2, Major Taylor. T. : 7 m. 20 s. ; 2e manche : 1, Michaël ; 2, Major Taylor. T. 8 m. 14 s.

*Dimanche 15 septembre.* — PISTE MUNICIPALE, 1re REUNION DU GRAND PRIX DE PARIS. — *Grand Prix, séries éliminatoires, 1 500 mètres* : 1re série : 1, Kudela ; 2, Vasserot ; 3, Momo. T. : 3 m. 18 s. 1/5. — 2e série : 1, Ellegaard ; 2, Conelli ; 3, Cornet, T. : 3 m. 9 s. 1/5. — 3e série : 1, Gascoyne ; 2, Brécy ; 3, Mayer. T. : 3 m. 53 s. — 4e série : 1, Ferrari ; 2, Green ; 3, Gentel. T. : 3 m. 2 s. 4/5. — 5e série : 1, Kaeser ; 2. Eros ; 3, Bourorte. T. : 3 m. 5 s. 1/5. — 6e série : 1, Jacquelin ; 2, Deleu ; 3, Bernard. T. : 2 m. 54 s. 1/5. — 7e série : 1, Walter Rutt ; 2, Arend ; 3, Bruni. T. : 3 m. 8 s. 4/5. — 8e série : 1, Dangla ; 2, Tommaselli ; 3, Jenkins. T. ; 3 m. 1 s. — *Handicap, 1 609 mètres* : 1, Jue (20) ; 2, Brécy (65) ; 3, Bonnevie (90). T. : 2 m. 11 s. 3/5. — *Prix de la Finance, tandems, 1 500 mètres* : 1, Ellegaard-Arend ; 2, Kaeser-Kudela ; 3, Van den Born-Ferrari. T. : 2 m. 6 s. 1/5.

VAILSBURG. — *Match critérium, à trois, 1 609 mètres* : 1re manche : 1, Kramer ; 2, Major Taylor ; 3, Lawson. T. : 2 m. 12 s. 3/5. — 2e manche : 1, Kramer ; 2, Major Taylor ; 3, Lawson. T. : 2 m. 8 s.

PARC DES PRINCES. — *Cours interclubs (amateurs U.V.F.)* organisée par le Cyclo Club de Paris : 1, Benoist, 196 kil. 600 ; 2, Cadolle, 196 kil. ; 3, C. Voirin, à une demi-roue.

ORLÉANS. — *Grand prix, professionnels* : 1, Bocquillon ; 2, Hamelin ; 3, Bourdes. — *Primes* : 1, Bocquillon ; 2, Hamelin ; 3, Ménard.

PÉRONNE. — *50 kilomètres sans entraîneurs* : 1, Dutrieu ; 2, Lepoutre ; 3, Desprez. T. : 1 h. 45 m. — *Handicap 2 000 m.* : 1, Dutrieu ; 2, Wuillarmet ; 3, Lepoutre.

CRÉMONE. — *Coupe du roi d'Italie*, 121 kil. 600 : 1, Ghirardelli, en 4 h. 3 m. 56 s. ; 2, Ronezzi ; 3, Garneri.

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE 100 KILOMÈTRES (amateurs U.S.F.S.A.). — Disputé sur route, départ de Saint-Germain : 1, Barbe, du Vélo Rambolitain, 3 h. 23 m. ; 2, Royannez, 3 h. 25 m. ; 3, Bernaud, 3 h. 32 m. ; 4, Bachelier, 3 h. 40 m. 40 s. ; 5, L. Nicolas, 3 h. 40 m. 40 s. 2/5 ; 6, E. Nicolas, 3 h. 46 m. ; 7, Bourgault, 3 h. 49 m. ; 8, Marie, 3 h. 58 m. 30 s. ; 9, Fleury, 3 h. 58 m. 30 s. 3/5 ; 10, Cuny, 4 h. 6 m.

Le Challenge du Vélo Club des Tuileries qui se courait au cours de cette épreuve a donné les résultats suivants :

*Classement individuel* : 1, Barbé ; 2, Bernaud ; 3, Bachelier.

*Classement des clubs* : 1, Vélo Rambolitain, 17 points ; 2, Union Sportive de l'Ouest, 23 points.

GRAND PRIX DE LA VILLE DE SAINT-DENIS. — Course interclub sur route (amateurs U.V.F.) organisée sur 60 kilomètres de Saint-Denis à l'Isle-Adam et retour, par l'Union Vélocipédique de la Plaine Saint-Denis.

1, Chapperon, en 1 h. 57 m. ; 2, Vierling ; 3, Steitz ; 4, Charles ; 5, Peteul ; 6, Wirth ; 7, Pautrat ; 8, Bidault ; 9, Jamar ; 10. Le Bœtte.

### ÉCHO

MORT DE NELSON. — Le petit stayer américain Nelson, qui s'annonçait comme le vrai successeur de Jimmy Michaël, est mort le 9 septembre à New-York des suites d'une amputation de la jambe droite, opération nécessitée par une chute faite quelques jours avant sur la piste de Madison Square.

## CHASSE

### ÉCHOS

Nous avons reçu la lettre suivante :

Monsieur le Directeur,

Je me suis prêté à une interview dans laquelle j'ai exprimé ma manière de voir sur ce qui concerne le setter anglais et son élevage. Votre estimé journal publie aujourd'hui le résultat de cette interview sous forme d'un article signé de mon nom.

Voulez-vous avoir la complaisance de rétablir les choses. Je n'ai rien à dire sur les faits rapportés exactement et les théories émises par moi-même dans la conversation que j'ai eue avec votre chroniqueur, — mais sur la forme qui n'est réellement pas bien modeste ! et que je ne voudrais pas qu'on me prête. De plus, le nom de l'honorable M. P. Llewellin a été mis par erreur à la place de celui de M. Laverack, sauf la dernière fois où il figure.

Je vous serai reconnaissant, Monsieur le Directeur, d'insérer cette rectification et vous prie de croire à mes sentiments les plus distingués.

A. GRASSAL.

## ATHLÉTISME

### PRINCIPAUX RÉSULTATS

*Dimanche 8 septembre.* — *Interclubs de l'Etoile sportive parisienne (F.S.A.F.) organisée porte de Sèvres.* — Neveu couvre de Scratch le 1 500 mètres en 4 m. 16 s. 1/5

*Jeudi 12 septembre.* — RECORD. — Charbonnel bat sur la piste du Carrousel le record français de l'heure couvrant 17 kil. 706 m. (Détenteur : F. Champion, 17 kil. 468 m.).

*Dimanche, 15 septembre.* — INTERCLUBS DE L'UNION ATHLÉTIQUE DE VILLEJUIF (F.S.A.F.). — *25 kilomètres* : 1, Cibot en 1 h. 36 m. 20 s. ; 2, Mathlin, à 50 mètres ; 3, Gautherot, en 1 h. 38 m. 27 s. ; 4, Pène ; 5, Harris ; 6, Pélanjon ; 7, Rigobert ; 8, Tolleron ; 9, Romary ; 10, Biard.

PETIT-QUEVILLY. — *Internationale de 15 kilomètres* : 1, A. Charbonnel ; 2, Neveu ; 3, Segers ; 4, Damour.

INTERCLUBS DE CHARENTON (U. S. F. S. A.). — *15 kil. 275 mètres dans l'heure* : 1, Filliâtre ; 2, Flambard, 3, Kugel ; 4, Théato ; 5, Fortin.

### ÉCHOS

A PROPOS DE LA GUERRE DE CHINE. — Une performance peu banale vient d'être accomplie par un officier allemand, le commandant Bauer, qui, méprisant les moyens de rapatriement qu'ont employés ses collègues pour revenir de Chine, vient de rentrer à Berlin... à pied.

Le commandant Bauer a mis exactement trois mois et sept jours pour accomplir la traversée de la Mandchourie, de la Russie et d'une partie de l'Allemagne. Ce *raid* tout à fait remarquable vaudra à l'officier qui l'a accompli l'honneur d'être prochainement reçu par Guillaume II.

## AVIRON

### ÉPREUVES A VENIR

*Dimanche 22 septembre.* — AMSTERDAM. — Championnats des Pays-Bas.

### PRINCIPAUX RÉSULTATS

*Lundi 9 septembre.* — RAT PORTAGE (CANADA). — George Towns bat Jake Gandour, le champion du monde (professionnels) et s'approprie son titre, Les 3 milles 4 827 m. ont été couverts en 20 m. 30 s.

*Dimanche, 15 septembre.* — 39e CHAMPIONNAT DE LA SEINE, organisé par le Rowing Club : 1, D'Heilly ; 2, Vanheeckhoet ; 2, Bouttemy.

## NATATION

### PRINCIPAUX RÉSULTATS

*Mercredi 11 Septembre.* — CHAMPIONNAT DU MONDE (*professionnels*). — Cette épreuve organisée aux bains de Doncaster a donné les résultats suivants. :

1. Joey. Nuttall ; 2. Greasley, à 30 yards ; 3. Stearne ; 4. Marquis Bibero. La distance de 500 yards (455 m.) a été couverte en 6 m. 36 s. 4/5. (Record : Nuttall).

CHAMPIONNAT D'ANGLETERRE (*Amateurs*). — Ce championnat organisé à Swindon, sur 500 yards, est revenu au champion du monde Jarvis ; 2. D. Billington, à 15 yards. Temps : 6 m. 35 s., ce qui constitue le record du monde (amateurs).

## PETITE CORRESPONDANCE

*A. B.* — Nous vous remercions beaucoup de votre intéressante communication dont nous tiendrons certainement compte.

*Imhoff Joseph.* — La publication du catalogue revu et complet de notre librairie sportive commencée dans le numéro 157 sera continuée régulièrement. Il vous suffira de consulter ces numéros.

*H. Winckler.* — Merci de votre longue lettre dont nous nous rappellerons à l'occasion.

*M. Turmeau.* — Dont acte.

*Le Gérant* : JARRIGE. Corbeil. Imp. ÉD. CRÉTÉ.

# ervice de Librairie Sportive de la "Vie au Grand Air"

*evant le succès obtenu par notre Librairie Sportive, nous avons décidé d'en reviser complètement le Catalogue et d'y ajouter les livres qu ant pu être omis, ainsi que les nouveautés parues ces temps derniers.*

*otre Service de Librairie se charge de l'envoi de ces volumes et de tout volume* **franco**, *au reçu du montant de la comman ndats ou timbres-poste.*

## AUTOMOBILISME

**u du conducteur-chauffeur d'automobiles**, ième édition revue et augmentée. 1 vol. in-16 illustré, a Maurice Farman..... 3 »

**oure de demain**, histoire de l'automobilisme. 1 vol. -6 avec 250 illustrations par John Grand-Carteret. 5 »

**des Véhicules automobiles électriques** avec plément sur les voitures à pétrole et notes sur les teurs à acétylène et à alcool, préface de M. le comte e ion. 1 vol. relié in-18 illustré, par Louis Lockert. 2 50

**isances pratiques pour conduire les automo- ils à pétrole et électriques**, suivies du nouveau gment. 1 vol. in-16 illustré, par Félicien Michotte. 3 »

**teurs modernes**, à eau, à gaz, à pétrole ou élec- es, précédés d'une conférence de l'auteur à la Biblio- èque Forney. 1 vol. in-16 illustré, par Félicien Mi- ce..... 4 »

**du Chauffeur**, guide pratique à l'usage des méca- iens, chauffeurs et propriétaires de machines à va- eur. 1 vol. in-16 avec 40 figures dans le texte, par aunez..... 2 »

**pratique du constructeur et du conducteur cycles et d'automobiles.** 1 vol. in-16 avec essins de l'auteur par H. de Graffigny..... 4 »

**anuel pratique de motocycliste.** 1 vol. in-16 94 figures par H. de Graffigny..... 4 »

**e route sur la conduite et l'entretien des ures automobiles de Dion-Bouton.** 1 vol. illustré, . Wolff..... 5 »

**esur le graissage, démontage, pneumatique oins divers, spéciale aux petites voitures mobiles de Dion-Bouton.** 1 vol. illustré, par Wolff..... 1 50

**de route sur la conduite et l'entretien des cycles automobiles munis de moteur de Dion- on.** 1 vol. illustré, par J. Wolff..... 2 50

**de démontage et graissage du tricycle mobile de Dion-Bouton.** 1 vol. illustré, par Wolff..... 1 »

**antique à l'Automobile, les siècles de la loco- on et du transport par voie de terre.** 1 vol. in-8 é de nombreuses gravures, par Marcevaux... 4 »

**Traité de construction, de la conduite et de l'entretien des voitures automobiles** publié sous la direction de Ch. Vigreux, par Ch. Milandre et R.-P. Bouquet, en 4 vol. reliés in-18 et illustrés de nombreuses gravures :

1° **Éléments de construction**..... 4 »
2° **Voitures à vapeur**..... 2 »
3° **Voitures à pétrole**..... 2 »
4° **Voitures électriques**..... 4 »

**Les Automobiles**, deuxième édition refondue et augmentée. 1 vol. in-18 avec 184 figures dans le texte, préface de M. le baron de Zuylen, par Dick Farman..... 5 »

**Manuel pratique du conducteur d'automobiles.** 1 vol. in-8° illustré, par Pierre et Yves Guédon..... 5 »

**Automobiles sur routes.** 1 vol. in-8° illustré, par L. Périssé..... 2 50

**A. B. C. du Conducteur d'automobiles** par Dick Farman. 1 vol. avec 52 figures..... 2 50

**Les Secrets de fabrication des moteurs à essence pour motocycles et automobiles.** 1 vol. in-8°, illustré, par Georges Knap, constructeur-mécanicien..... 18 50

**Manuel théorique et pratique de l'automobile sur route**, par Gérard Lavergne. 1 vol. relié..... 17 50

**Grand Album illustré de l'Industrie automobile pour l'année 1900**, médaillé de l'A. C. F., par MM. Huguet et Minart..... Relié, 22 »
**Le même, pour 1901**..... 24 »

**Cours élémentaire de locomotion à pétrole.** 1 vol. illustré, par Baudry de Saunier..... 4 »

**L'Automobile théorique et pratique**, par Baudry de Saunier, traité élémentaire de locomotion à moteur mécanique, deuxième édition.

1er vol., illustré, relié..... 12 »
2e — — — ..... 12 »

**La Traction mécanique et les Voitures automobiles**, 1 vol. in-16, relié et illustré, par MM. G. Leroux et A. Revel..... 5 »

**Le Carnet du Chauffeur** (aide-mémoire de l'Automobile), 4e année, avec une splendide carte routière de France. 1 vol, relié in-18 par le comte de la Valette et L. Périssé..... 3 50

**Tramways et Automobiles.** Voie Traction animale, mécanique et électrique. Automobiles à pétrole, à vapeur, électriques. Règlements par Aucamus et Galine, ingénieu 1 vol. in-8 avec nombreuses figures..... 12

**Les Automobiles à pétrole.** Essai de description méth dique générale, par L. Bochet, ingénieur des mines. 1 v gr. in-8° avec figures..... 3

**Le Concours de moteurs de la locomotion autom bile** (Oct. 1899-Janv. 1900). Chiffres et résultats d'ex riences, par Gaston Sencier, ingénieur des arts et manuf tures, 1 vol. gr. in-8° de 110 pages avec 33 figures.. 3

**Traction mécanique sur rails et sur routes**, pour transports en commun par L. Périssé et R. Godfernau ingénieurs des arts et manufactures. 1 vol. in-8° avec figu et 2 pl..... 5

**Le Moteur à pétrole**, étude théorique et pratique conten la monographie des principaux moteurs, par J. Gob ingénieur. 1 vol. gr. in-8° avec 60 figures..... 4

**Les Tramways aux États-Unis**, par H. Tavernier ingénie en chef des ponts et chaussées. 1 vol. in-8° avec 24 table et 1 atlas de 20 pl..... 12
Description. — Voie. Matériel roulant. — Traction él trique. — Traction animale. — Tramways funiculaires Comparaison des divers modes de traction.

**Le Chemin de fer Métropolitain de Paris**, par R. G fernaux, ingénieur des arts et manufactures. Grand in avec figures et 4 planches..... 3

**Recettes du Chauffeur**, par Baudry de Saunier. Rec de notions, procédés et recettes utiles à un cond teur de véhicule à pétrole. Indication des pannes prin pales et des remèdes à leur apporter. Ouvrage renferm de nombreuses gravures..... 10

**Taxe sur les automobiles et motocycles.** — Transp par chemins de fer des automobiles et motocycles et bagages, par G. du Laurens de la Barre, avocat à la c d'appel..... 1

**Monographie sur la valve d'admission régulatri « Jussawalla »** conservant aux gaz carburés toute l valeur. Essai sur les enregistreurs d'explosion dans moteurs à pétrole, par Ludovic Pineau. (16 fig. h texte)..... 1

# Les Petites Annonces de la " Vie au Grand Air "

Les PETITES ANNONCES paraissent toutes les semaines.
Les ordres d'insertion sont reçus jusqu'au Vendredi de la semaine précédente, à 6 heures.

**Le prix est de 7 cent. 1/2 le Mot.**

**Nos abonnés d'un an ont droit à CENT mots à insérer, dans le courant de leur abonnement.**

*Vu le prix réduit de nos annonces, il nous est IMPOSSIBLE d'envoyer le NUMÉRO JUSTIFICATIF, les clients qui désireraient le recevoir sont priés d'ajouter* **0 fr. 30** *par numéro au montant de leurs annonces.*

## ASSURANCES SPORTIVES

*'Office général des Assurances, 20, rue Taitbout, Paris.*

Téléphone 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien ite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la con- actent pleine et entière garantie, doit être faite vec beaucoup de soin et demande le concours e spécialistes rompus à la confection des contrats ui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances d'automobiles, de che- aux et voitures, ou d'assurances individuelles, la olice souscrite ne vaut que par les clauses y ins- ites, clauses qui varient à l'infini, suivant le cas.

L'Office général des Assurances, 20, rue Tait- out, à Paris, se charge de toutes les assurances en énéral, et tout particulièrement des assurances ortives pour lesquelles il s'est spécialisé.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assu- s et ne pas payer des primes exagérées feront onc bien de s'adresser à l'Office général des surances, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur onnera toutes satisfactions.

Sur demande, l'Office général envoie donner rbalement toutes les explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner 283-41. (5879)

## AUTOMOBILES

**utomobile Mors**, forme Dog-Cart, 6 places, 6 ch., 4 cylindres, carrosserie Rothschild. Mod. . Occasion excep. 2500 fr. S'adr. bur. du Journal.

**oitures**, 10 chev. Mors; petites voitures 6 chev. Mors ; voiturettes Renault 5 chev. ; voitures gères Darracq livrables de suite à Paris-Auto- obile, 31, rue d'Anjou (angle boulevard Males- rbes) Paris. (5841)

**onnerais**, n'importe quel prix, Delahaye 7 chev. 6 places, dais, glaces, pneus, accessoires. Très n marché. — De Baglion, Thiberville (Eure). (1621)

**oiture-tonneau** Korn, moteur Aster 6 ch. 1/2, carbur. Longuemare, deux trains, continental, are Blériot, parf. état, très peu roulé, marche antie. S'adresser M. Albert, *Vie au Grand Air*. (6140)

**iture** Panhard et Levassor, 4 places. Prix très modéré. Noël, 38, av. Daumesnil, Paris. (6121)

**ndre** cause double emploi, voiture Darracq neuve, tonneau châssis long, roues bois, 4.500 fr. ndre à l'usine Mouillot, avenue Gare, Oloron. (6133)

## CARTES POSTALES

**orges Delgotalle**, avenue du Tennis, n° 1, Spa, change cartes-vues, Belgique et étr. (6113)

**uveaux** catalogues franco, cartes-primes, cartes franco-russes, prix réduits; 10 assorties, 1 fr. 10. ary, rue Temple, La Rochelle. (1622)

**hange** timbres-postes de tous pays. Fait aussi nvois à choix. Guinot, 38, r. Châlon (Creusot). (6134)

**ul Pantin**, banque Onan. — Désirerait échan- er cartes postales, France Étranger. (6135)

## CHASSE

**endre**, chanterelles pour chasse au marais. ules Lhomme, Liessies (Nord) (1621)

## CHEVAUX

**A vendre** Redowa, jument baie brune, 1m,58, 6 ans. Fille de Kalmia par Tigris, et de Nomade par Cicéron II. Très bons membres, très vite, peur de rien. S'attelle, se monte, bien mise, excellente sauteuse. Avec papiers et toutes garanties, 1.800 fr. Callaud, 161, rue de Pologne (Saint-Germain-en-Laye (Seine-et-Oise). Téléphone.

## CHIENS

**Chenil de Santé** de Chavançon (Oise), 1 heure Paris St-Lazare-Chars. Etablissement unique, de premier ordre (vétérinaire). Pension modèle, mois 20 fr.; entraînement quotidien sur 200 hectares gardés. (Chiens malades promptement rétablis.) Enlèvement domicile, Paris, 5 fr.

Grand choix **Chiens arrêt** et **courants**, garantis bien dressés, prix modérés (essais sur place). Téléph. 224-19 (6070)

**Élevage** exclusif, Lévriers russes, Fox Terriers. Références 1901, sept prix Exposition Nantes. Foulon, rue du Loquidy, Nantes (Loire-Inférieure). (6107)

**On désire** un Lévrier russe, âgé de un an à 18 mois. Prière d'indiquer la robe et la provenance. Ecrire pour conditions à M. Achille Pollet, rue de Dunkerque, Tourcoing (Nord). (1622)

## DIVERS

**On demande** deux tapisseries anciennes de 3 m. sur 3 Louis XV, genre Watteau, avec petits sujets. Envoyer propositions à M. Albert, aux bureaux du journal.

**On achèterait** une bibliothèque composée d'en. 500 vol. d'auteurs modernes : romanciers, historiens, poètes, etc. Ces volumes devraient être reliés et faire partie autant que possible de belles éditions (Lemerre, Jouaust, etc.). S'adresser à la rédaction du Journal. (1456)

## FUSILS

**Carabine** légère neuve, 6m/m balle plomb, 19 fr. Lucas Leclin, à Rouen. (6138)

## PHOTOGRAPHIE

**Vendrais** séparément : 13 × 18 de précision : Orthostigmat Steinheil, angulaire Berthiot, chambre Hermagis, obturateur Thornton, 2 pieds. Sac : 320 fr. au lieu de 550. — Abbé Auzel, rue Bourau, Moulins (Allier). (6112)

**Photo-jumelle** 6 1/2 × 9, objectif Zeiss. Agrandisseur Carpentier 13 × 18. Bon état garanti. 190 fr. Vicomte des Courtis. Lachapelle par Vouillé (Vienne).

**Occasion magnifique** : Spodo Gammont 13 × 18 objectif zen série VII. A obturateur A. Torthon Pickard, pouvant photographier un cheval au galop ou une automobile à 100 kilomètres à l'heure. Magasin pour 12 plaques. C'est un appareil absolument semblable à celui dont se servent les photographes de la V. G. A.; il n'a servi qu'une fois et a coûté 700 fr., à vendre à 350 fr. S'adresser : Marcel Cahen, 218, boulevard Pereire, Paris.

## QUADRICYCLES

**Quadricycle** Terrot 1900. bon état, 1.300 francs. Voiturette Terrot 1900, même état, 1.600 francs. Salmon, Goncourt (Hte-Marne). (6136)


# EXCELSIOR

GRAND HOTEL

NICE **RÉGINA** CIMIEZ

LE PLUS CONFORTABLE & LE PLUS HYGIÉNIQUE

*Nourriture saine*

*Consommations de Premier Ordre*

ARRANGEMENTS POUR FAMILLES

*ENVOI DU TARIF SUR DEMANDE*


## LE GUIDE DU SPORTSMAN

### Hôtels recommandés

**BORDEAUX** **GRAND HOTEL DE NICE.** Recommandé aux Voyageurs et Familles. Electricité, Salle de Bains.

**CASTRES** **HOTEL DU NORD** (CAUQUIL, *propriét).* Recommandé à MM. les Voyageurs de Commerce et Touristes. Auto-garage.

**DAX** **GRAND HOTEL DE LA PAIX** (Ve BARBE). Recommandé aux Voyageurs. Auto-garage.

**DAX** **GRAND HOTEL DES MESSAGERIES.** E. COMBANAIRE, *Propriétaire.* — Garage.

**LIBOURNE** **HOTEL LOUBAT.** Téléph., jardin. cave renommée, prix modérés.

**LIMOGES** **GRANDS HOTELS CAILAUD** et *de la Paix* réunis. Paul AMBLARD, *Propriétaire,* Vaste garage pour Automobiles ; Téléphone, Ascenseur, Essences.

**NÉRAC** **HOTEL DE FRANCE.** Recommandé aux Voyageurs.

**PAU** **HOTEL CENTRAL.** Très recommandé à MM. les Voyageurs de Commerce et Touristes. — Auto-garage. — Essence.

**PÉRIGUEUX** **GRAND HOTEL DE FRANCE,** Recommandé aux Touristes et Voyageurs. Garage pour automobiles.

**RISCLE** **HOTEL DE FRANCE.** Recommandé aux Voyageurs.

**SAINT-MALO** **HOTEL FRANKLIN** sur la mer. Recommandé aux Touristes et Voyageurs.

**TONNEINS** **HOTEL P. DEGALS** ex-directeur de l'*Hôtel de l'Europe.* Recommandé aux Voyageurs de commerce, Touristes.

**VILLENEUVE-SUR-LOT** **HOTEL DE FRANCE** Téléphone. — Jardins d'été, recommandé aux Voyageurs, Touristes. — Garage pour automobiles.

### Mécaniciens recommandés

**AGEN** **NONET ET BOURINET**, près de la Gare, boulevard Carnot. Automobiles, Cycles, Machines à coudre, réparations, accessoires, garage. Essence Moto-Naphta et Stelline.

**LIBOURNE** **J. LAFON**, 18, rue Chanzy. Vente, location, réparations, motocycles, auto-garage, téléph.

**MARSEILLE** **PHÉNIX-MACHINES**, 62, rue Saint-Ferréol. Cycles. Accessoires.

**TOULOUSE** **AUTO-GARAGE**, 5 fosses. L. Bonneville, constr. mécanicien. A. C. F., 52, boulevard Carnot. — Le meilleur garage du Sud-Ouest.

### *Établissements où on lit " LA VIE AU GRAND AIR "*

**ALENÇON** (Orne), Café de la Renaissance.

**BEAUVAIS**, Grand Hôtel de France et d'Angleterre.

**BOULOGNE-S.-MER**, Hôtel de la M rue Faidherbe, Garage.

**BREST** (Finistère), Café du Commerce.

**BRIEY** (Meurthe-et-Moselle), Café Olig

**CHARLEVILLE**, Grand Hôtel du Li gent, rue Thiers. Garages.

**LAVAL** (Mayenne), Café de l'Ouest.

**LAVAL** (Mayenne), Grand Café des Ar

**LORIENT** (Morbihan), Hôtel de France

**MONTAUBAN**, Café de l'Europe, U.

**MONTAUBAN**, Hôtel de l'Europe.

**MORLAIX** (Finistère), Café de la Paix.

**NEVERS**, Grand Café, Jardin, Garages

**NEVERS**, Café glacier, 4, place du Lyc

**RENNES** (Ille-et-V.), Hôtel des Voyage

**SOISSONS**, Café central, 68, rue St-Ma

**ST-BRIEUC** (Côtes-du-Nord), Café Tar

**VERNEUIL** (Eure), Hôtel du Commer

**VITRÉ** (Ille-et-V.), Hôtel du Commerce

## Echos

*VICHY ET LA CONTREFAÇON*

En présence dee nombreuses fraudes q cent sur les eaux de Vichy les Admin des Hospices n'emploient plus que **l'eau d État** portant sur le goulot de la bouteille bleu " **Vichy-État** " qui garantit l'aut Les personnes qui pour une raison quelc peuvent se procurer ces eaux véritables se servir de préférence des **Comprimés État**, a base de sels extraits des eaux qui permettent de préparer soi-même in ment une excellente eau alcaline gazeuse nomique puisque le flacon de 100 comp coûte que 2 francs, et qu'il suffit de 12 co pour 1 litre d'eau, se méfier des contre et exiger " **Comprimés Vichy-État** ".

* * *

La première série des **Femmes Co** roman drôlatique inédit par Léon GAN (nombreux dessins par Gil Baer), paraît c forme un joli volume de 60 pages (50 c sous couverture en couleurs. Le succès co cette œuvre amusante augmente chaque j

## VOYAGES ET EXCURSIONS

*CHEMIN DE FER D'ORLÉANS*

### Voyages dans les Pyrénée

La Compagnie d'Orléans délivre toute l'a Billets d'excursion comprenant les trois lt ci-après, permettant de visiter le Centre de et les Stations thermales et hivernales des et du Golfe de Gascogne.

1er *Itinéraire :* Paris, Bordeaux, Arcacho de Marsan, Tarbes, Bagnères-de-Bigore, jeau, Bagnères-de-Luchon, Pierrefitte-Nesta Bayonne, Bordeaux, Paris.

2e *Itinéraire :* Paris, Bordeaux, Arcacho de-Marsan, Tarbes, Pierrefitte-Nestalas, de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulous (*viâ* Montauban-Cahors-Limoges *ou viâ* Limoges).

3e *Itinéraire :* Paris, Bordeaux, Arcach Bayonne, Pau, Pierrefitte-Nestalas, Bag Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse (*viâ* Montauban-Cahors-Limoges *ou viâ* Limoges).

Durée de validité : 30 jours. — Prix des 1re cl., 163 fr. 50 ; 2e cl., 122 fr. 50.

*CHEMINS DE FER DE PARIS-LYON-MÉDITER*

**Relations directes entre Paris et l'Italie (viâ Mo**

Billets d'aller et retour de Paris à Turin, à Gênes et à Venise (viâ Dijon, Mâcon, Bains, Modane). — Prix des billets : Turin 148 fr. 10 ; 2e cl., 106 fr. 45. — Milan 166 fr. 55 ; 2e cl., 121 fr. 70. — Gênes, 168 fr. 40 ; 2e cl., 120 fr. 05. — Venise 218 fr. 95 ; 2e cl., 155 fr. 80. — Validité : Ces billets sont délivrés toute l'année, à de Paris, P.-L.-M., et dans les bureaux-suc


VOYAGES en

# ÉGYPTE ET AU SOU

Les splendides et modernes stean MM. **TH. COOK et FILS**, partiront rement du Caire pour Luxor, Assouan et la cataracte pendant la Saison de Novembre Ils fournissent l'occasion de visiter temples, monuments et points intéressa la Haute-Égypte.

**Départs fréquents. — Prix modér**

Voyages combinés à prix spéciaux par mins de fer Égyptiens et Soudanais et steamers de la Mon COOK pour toutes les la Haute-Égypte et pour Khartoum.

Steamers et Dahabiehs en acier, nouvell luxueusement aménagés, pour excursions

Pour renseignements détaillés et pour t spéciale avec cartes et plans, s'adresser à

**TH. COOK & FILS, 1 pl. de l'Opéra,**



# LES FEMMES COLLANTES

**Grand Roman drôlatique inédit par**

**50 c.** la série de 5 Brochures *sous couverture couleur* DEUX SÉRIES PAR MOIS

**LÉON GANDILLOT**

*Nombreuses Illustrations par* **GIL BAER**

La série de 60 pages *Texte et Dessins* DEUX SÉRIES PAR MOIS **50 c.**

***PAR EXCEPTION*** la 1re Série **40** cent. ***AUJOURD'HUI PARTOUT***

**Pour recevoir FRANCO 10 Séries, adresser 5 fr. en Timbres ou Mandats, à JULES ROUFF & Cie, éditeurs, Paris**


**Prière de mentionner la " Vie au Grand Air " en écrivant aux Annonciers**